Четырнадцать тысяч и выше

АНАТОЛИЙ МАРКУША

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

90-летию ВВС России посвящается

Современная Авиация родилась из мечты. «Не мы, а правнуки наши будут летать по воздуху, ако птицы», — говорил еще Петр I.

Сколько лет мечте — не сосчитать. Сколько лет Авиации — общеизвестно. По историческим меркам она родилась вчера. А сегодня мы уже не можем представить себе полноценную жизнь без нее. Хотя, если постараться, представить можно: от Москвы до Владивостока — на поезде, из Европы в Америку — на корабле…

Современная Авиация — это сверхзвуковые скорости и стратосферные высоты, это передовые технологии и прецизионное производство, это огромный парк летательных аппаратов различного класса и назначения. Современная авиация — это престиж и национальная безопасность государства.

Перед вами, уважаемые читатели, второй том сочинений летчика с довоенным стажем, писателя Анатолия Маркуши. Анатолий Маркович знает о небе и полете не понаслышке. Он свидетель и непосредственный участник многих важных событий в истории отечественной Авиации. На его книгах выросло не одно поколение людей, влюбленных в Авиацию, посвятивших ей свою жизнь. В год 90-летия Военно-воздушных сил пусть это издание станет подарком всем, кто посвятил свою жизнь Авиации, и кто еще только собирается сделать свой выбор.

Рисунки художника В. Романова

-
- От автора
- Любовь моя, самолеты
  - Глава первая
  - Глава вторая
  - Глава третья
  - Глава четвертая
  - Глава пятая
  - Глава шестая
  - Глава седьмая
  - Глава восьмая
  - Глава девятая

- Глава десятая
- Глава одиннадцатая
- Глава двенадцатая
- Глава тринадцатая
- Глава четырнадцатая
- Глава пятнадцатая
- Глава шестнадцатая
- Глава семнадцатая
- Глава восемнадцатая
- Глава девятнадцатая
- Глава двадцатая

От автора

В авиацию я пришел еще в довоенное время, когда задача, обращенная к поколению, формулировалась так: летать выше всех, летать дальше всех, летать быстрее всех. И канонизированный Сталиным образ Валерия Чкалова, возведенный в ранг великого летчика нашего времени, способствовал принятию решения тысячами мальчишек — летать! А еще из Америки пришел подарок болгарского авиатора Асена Йорданова — его гениальная книга «ВАШИ КРЫЛЬЯ», адресованная юным романтикам Земли. Она стала нашим Евангелием.

И пусть никого не удивит название мною написанного — «14000 метров и выше». В ту пору это был потолок, к которому стремилось целое поколение, а достиг его первым Владимир Коккинаки.

Авиация — совершенно особенный мир. По мере сил и способностей я старался ввести в него читателя, строго соблюдая при этом лишь одно правило — ничего, кроме правды, и преследуя единственную цель: убедить — авиация лучший из миров, который дано прожить человеку.

Москва

2002 г.

ЛЮБОВЬ МОЯ, САМОЛЕТЫ

Любовь моя, самолеты

Глава первая
Лечу на «Крокодиле»

Смею уверить, никогда еще летательный аппарат, с тех пор, как на практике было доказано — человек и крылья совместимы, не был построен, что называется, по наитию — захотелось талантливому изобретателю, пытливому инженеру создать чего-нибудь, такое, этакое, светом невиданное, он и соорудил свое чудо! Всякий самолет, да и любая машина, возникает по заказу времени. Заказ бывает явным, случается — скрытным, но стоит копнуть — пожалуйста: заказ времени выходит наружу.

Андрей Николаевич Туполев, конструктор, как говорится, божьей милостью, начавший инженерную деятельность еще на студенческой скамье, отчетливо понимал, какие преимущества должен иметь цельнометаллический летательный аппарат перед самолетом, собранным из сосновых планок, реек, березовой фанеры, обтянутый специальным полотном — перкалем. Металлический сам о лет будет прочнее, это очевидно, долговечнее, это тоже очевидно, конструкция сделается технологичнее — ведь сосновый брус не отштампуешь и фанеру не прокатаешь — и, пожалуй, легче… Легче? Так показывали расчеты. Ведь цельнометаллический вовсе не означает железный.

Еще в начале века из алюминия, металла легкого, прекрасно поддающегося обработке, изготовляли модную кухонную посуду, оригинальную мебель. Так что кое-какой опыт использования нового материала имелся.

Свою конструкторскую деятельность Туполев начинал с углубленного изучения аэродинамики — науки о летании, он основательно знакомился с двигателями разных конструкций — без мотора далеко не улетишь, много времени уделяет знакомству с природой металлов. Туполев сознавал: алюминий — материал многообещающий, хотя и капризный. «Главное достоинство алюминиевых конструкций: легкость, прочность, долговечность… Недостатки: сложность выполнения равнопрочных соединений, особенно сварных», — так сообщалось в ученой книге, и приводилась куча количественных показателей. Но не для того ли существуют трудности, чтобы мы их преодолевали? В другой ученой книге, вышедшей спустя двадцать пять лет, как бы между прочим, говорилось: «Примерно две трети самолета состоят из алюминия и его сплавов».

АНТ-9 был, если можно так выразиться, очередным шагом Туполева и его товарищей, принципиально избравших

ориентацию на цельнометаллическое самолетостроение. Этот выбор, как показало будущее, оказался верным, его ожидал шумный и вполне заслуженный успех. Проектирование самолета, призванного заменить немецкие машины, летавшие в ту пору на линиях будущего Аэрофлота, Андрей Николаевич начал в октябре 1927 года. Первый полет АНТ-9 состоялся в апреле 1929-го. И уже первого мая машина, пилотируемая летчиком-испытателем М. М. Громовым, пролетела над Красной площадью. Темпы!

С шестого по двенадцатое июня Громов выполняет перелет по маршруту: Москва — Одесса — Севастополь — Киев — Москва, общей протяженностью свыше четырех тысяч километров. Самолету присваивают — была такая мода — персональное имя «Крылья Советов». С десятого июля по восьмое августа, имея на борту восемь пассажиров, все тот же Громов совершает круговой полет над Европой. На первом отрезке маршрута (Москва — Берлин) путевая скорость составляет 170 километров в час, что по тем временам было заметным достижением. А весь путь: Москва — Берлин — Париж — Рим — Лондон — Варшава — Москва, протяженностью в 9037 километров пройден за 53 летных часа.

Вскоре самолет поступает в серийное производство. АНТ-9 много поработал на внутренних авиалиниях, видели его и в заграничных аэропортах. Машину строили в нескольких модификациях, сперва трехмоторной, позже — с двумя двигателями М-17. Как ни удивительно, отдельные АНТ-9 продержались в строю аж до самой Отечественной войны, они летали в те пасмурные годы как военно-транспортные и санитарные самолеты.

Был я еще ребенком. Узнаю: отца за ударный труд на бухгалтерском фронте ни с того, ни с сего — в моем, понятно, представлении — премировали полетом над Москвой и окрестностями. Сегодня не вдруг найдешь человека, ни разу в жизни никуда не летавшего, а в те годы надо было днем с огнем пошарить, чтобы обнаружить среди знакомых авиапассажира. Подняться на самолете считалось тогда если не геройством, то наверняка смелым и решительным поступком. Помню отчетливо, вопреки возражениям мамы, я увязался за отцом, и мы вдвоем очутились в дачном поселке Быково.

Аэродрома, день и ночь принимающего и выпускающего рейсовые самолеты, тут не было еще и в помине. На краю большого зеленого поля, ничем от обыкновенного выпаса не отличавшегося, стояла, прикрытая стыла ельничком, бревенчатая избушка. Рядом с этим, так сказать, аэровокзалом возвышался столб, над ним топорщился полосатый бело-черный мешок конусом — колдун. Колдун указывал направление и примерную

силу ветра. А чуть поодаль стоял диковатого вида самолет — заостренная, вытянутая «морда», на ней нарисованы крокодильские зуб ища и глаза. Колеса, спрятанные в обтекатели, были раскрашены под когтистые лапы. И хвост расписан соответствующим образом. Эта машина принадлежала агитэскадрилье имени Максима Горького и несла, в отличие от прочих АНТ (Андрей Николаевич Туполев) персональное имя «Крокодил» в честь известного сатирического журнала. Вот на этом чудище отцу и предстояло впервые подняться над матушкой-землей. Кстати, в молодые годы отец водился с Сергеем Уточкиным, авиатором-пионером, но тогда слетать почему-то не удосужился…

Ну а мне ничего не светило: я же не числился в отличниках бухгалтерского труда, никаким полетом премирован не был.

Где-то в далеком закутке памяти остался изумительный запах летного поля — аромат свежескошенной травы, приправленный сладковатым, трепетным духом чистого авиационного бензина…

Из бревенчатой избушки неторопливо вышел мужчина в черном кожаном реглане, поинтересовался: кто на воздушную прогулку, все ли собрались? Пересчитав присутствовавших и убедившись — комплект пассажиров полный, начал рассказывать, какая великолепная, надежная, быстроходная машина «Крокодил». Говорил он негромко, но очень внушительно. Не поверить этому человеку было просто невозможно. По его словам получалось, если есть в жизни что-нибудь стоящее, прекрасное, ведущее в будущее, так это авиация. Понятно, я ловил каждое слово, в буквальном смысле с широко разинутым ртом. Очевидно, моя открытая пасть и привлекла внимание летчика. О чем он подумал, глянув на тонкошеего шкета, затесавшегося среди восьми взрослых дядек, я, понятно, не знаю. Но важно другое — летчик вдруг спросил с усмешкой: «Чей это мальчик?» — и взял меня за руку. «Мой», — сказал отец. «Не возражаете?» — поинтересовался летчик и, кажется, не дожидаясь ответа отца, повел меня впереди всех пассажиров к зубастому самолету.

Очень странно выглядели в этой крылатой машине пассажирские сиденья — кресла были плетеные, очень напоминавшие дачную камышовую мебель, что выставляли обычно на террасах. Спустя годы я понял — Туполев экономил вес! А тогда удивился и сразу забыл о креслах: кругом все было так ново и неожиданно. Пассажиры разместились в кабине и разом притихли.

«Утром воздушных ям не бывает», — важным голосом изрек какой-то толстяк. Он держался, как самый главный бухгалтер на свете. «Естественно!» — с готовностью поддакнул ему сосед и в

свою очередь сообщил, что на взлете надо непременно глотать слюну… Для чего это требуется, узнать не удалось: рявкнул и заработал двигатель справа. Следом закрутился левый винт. Машина затряслась, слегка качнулась и двинулась с места. Мы стали удаляться от бревенчатой избушки, от ельничка, впереди простиралось поле, а совсем вдали лежал горизонт.

Я даже не сразу сообразил, как получилось, что трава побежала назад, назад и мы внезапно оказались над лесом, над речкой. Оказывается, мы уже летели! И земля сделалась сразу чище. Белые постройки, словно гуси, разбежались по зеленому полю, водная поверхность зажглась зеркальным блеском… Ощущение самого первого в жизни полета припоминается странным коктейлем — к трем четвертям пьянящего восторга добавлена изрядная доля удивления, чуточку — сомнения: как, на самом деле лечу? Я? И не стану скрывать, в коктейль были запущены еще несколько горьких капель страха… А все вместе отличалось острым вкусом шальной радости!

Эту радость по совершеннейшей случайности подарил мне Николай Петрович Шебанов. Тот самый — в черном реглане… когда он оторвал «Крокодила» от земли и на тридцать минут увез нас в небо, прочь от привычного, примелькавшегося каждодневья, я знал только, что управляет самолетом добрый дяденька, взявший меня в полет… Мальчику такая неосведомленность, думаю, простительна. Но сегодня я не могу позволить себе скороговорки: летчиком на «Крокодиле» был Шебанов… фигура в авиации без сомнения знаковая!

Выражаясь современным языком, Шебанов стал летчиком по очень, очень большому блату! Четырнадцатого августа 1918 года сам председатель совнаркома Ленин направил в школьный отдел управления Воздушного флота страны предписание, предлагавшее принять в Московскую школу авиации Макса Павловича Дауге и Николая Петровича Шебанова. За друживших юношей перед Лениным ходатайствовала Инесса Арманд, находившаяся в родстве с Максом Дауге. Своего высокого покровителя молодые любители авиации, надо сказать, не посрамили: оба успешно закончили курс наук, и Шебанов был оставлен в школе инструктором, что уже говорит само за себя. Кого попало в инструкторы не берут.

Завершив двадцать четвертого февраля 1936 года очередной ночной рейс, Николай Петрович, признанный мастер слепого полета, первым в стране подвел черту под миллионом безаварийно налетанных километров. Был он за труды награжден, обласкан, все чин чином. Но человек, из породы беспокойных, не угомонился. В свое время Шебанов не просто мечтал о

кругосветном рекордном перелете, но и деятельно готовился. Со вторым пилотом В. Матвеевым и радистом-инженером Н. Байкузовым прошел по маршруту Москва — Свердловск — Москва, показав среднюю скорость 405 километров в час. (Вспомните 170 километров в час, которыми справедливо гордился Громов, выполнивший рекордный полет на прототипе «Крокодила» — первом АНТ-9.) Но началась война, стало не до рекордов.

Из войны Николай Петрович выйдет полковником, отрастит бороду, он еще много полетает. Все это будет… А тогда на зеленом травянистом поле аэродрома Быково, вдень моего воздушного крещения, произойдет встреча с живым… богом. Именно таким представлялся мне Шебанов. Не стану врать, будто я сразу же возмечтал стать, как он, летчиком, и тут же присягнул на верность небу, чего тогда не случилось — того не случилось. Но что-то шевельнулось в самой глубине мальчишеской души и зазвучало тревожной, зовущей вдаль струной.

Строго говоря, АНТ-9 не мой самолет: он, понятно, не значится в моей старой летной книжке, куда заносится всякая минута, проведенная летчиком в небе, где фиксируются все машины, которые ему удалось подержать в руках, и все-таки, если не быть педантом, а подумать рискованно — кто знает, не будь тех тридцати счастливых минут на «Крокодиле», может и летной книжки мне бы в жизни не видать?

Удивительная штука жизнь.

Недавно я побывал на могиле Николая Петровича Шебанова. Могила его на старом Ваганьковском кладбище столицы. Умер Николай Петрович земной смертью — от рака. Я положил на запущенное надгробье из черного мрамора осенние бледно-розовые астры и еще раз вспомнил о хорошем человеке. Это, думаю, правильно — память непременно должна переживать достойных.

На моем рабочем столе в темно-коричневом кожаном футляре лежит навигационная линейка Николая Петровича. Американская, к слову сказать. С ней он когда-то перегонял «Дугласы». Надо бы и эту линейку, и немецкую книгу из его личной библиотеки, и визитную карточку «NIKOLAUS SCHEBANOFF, FLUGZEUGFUHRER» из эпохи работы Шебанова в «Люфтганзе», передать музею авиации, да все откладываю: и жалко, признаюсь, а главное — надеюсь, успею еще.

Глава вторая
Он пришел ко мне сам

Вы никогда не задумывались, кто и как учил летать самых первых пилотов? Тех самых, что поднялись в небо в начале нашего века. Забавно получается — пионеры самолетостроения на свой страх и риск становились сперва летчиками-испытателями (!), потом, если удавалось уцелеть и не слишком покалечиться, превращались в пилотов, с годами, а бывало, и «с месяцами», оказывались летчикам и инструкторами.

Учить на заре авиации приходилось вприглядку, на пальцах. Было это и опасно, и дорого, так что совсем неудивительно, что уже тогда стало очевидным: нужен специальный учебный самолет. Под не вполне ясным определением «специальный» надо понимать безусловно двухместный, с двойным управлением, которое позволяло бы инструктору показывать ученику — делай так. При двойном управлении инструктор получил бы возможность исправлять ошибки ученика, вмешиваясь в управление прежде, чем машина оказалась бы в аварийной ситуации.

В авиации с самого начала было принято правило — от простого к сложному! Это имело глубокое психологическое обоснование — постепенное восхождение к вершине страхует новичка от разочарований, от неверия в собственные силы, наконец, избавляет от элементарной паники, когда что-то не удается… Машина виделась не слишком дорогой, легко поддающейся ремонту. Опыт показывал — наибольшее число поломок приходится на начальную стадию обучения.

Пожалуй, продолжать перечень требований к учебному самолету не стоит. Но я думаю, из сказанного уже понятно — сконструировать и внедрить простой, доступный, массовый самолет первоначального обучения — задача крайне сложная, противоречивая, требующая и терпения, и таланта.

Свой учебный биплан Николай Николаевич Поликарпов сконструировал в 1927 году. Первый полет на У-2 состоялся 7 января 1928-го. Новорожденного испытывал М. Громов на следующий день после того, как он впервые в жизни вынужденно на двадцать втором витке плоского штопора покинул истребитель И-1 с парашютом фирмы «Ирвинг». Нетрудно представить настроение Громова. Оно было, как минимум, настороженное. Однако У-2 сразу успокоил пилота: такой послушной машины он еще не встречал!

Как никакой другой аэроплан, У-2 верой и правдой послужил нашей авиации. При этом самолет работал по своему прямому назначению — на нем учили летать новичков, использовали в сельскохозяйственной авиации на химической обработке полей, при подкормке урожаев, уничтожении саранчи, малярийного комара и прочей нечисти. Самолет широко применяли в качестве машины связи. Война превратила этого труженика еще и в ночной бомбардировщик. Кроме того, оборудованный громкоговорящей установкой «Голос неба», он воздействовал на солдат противника — призывал сдаваться в плен. Совершенно исключительны заслуги У-2 санитарного, особенно на Севере, в районах полного бездорожья, где врач без крыльев, как без рук. У-2 умел все: обувшись в лыжи, садился на глубокий снег, встав на поплавки, превращался в гидросамолет, мог буксировать планеры, с него прыгали парашютисты.

У-2 (после смерти конструктора, в память Поликарпова, переименовали в По-2), — пожалуй, самая популярная российская машина. Сорок тысяч самолетов под этим именем было построено за двадцать пять лет. Авиационные справочники упоминают четырнадцать модификаций По-2, хотя, мне кажется, их было больше, если принять во внимание, что машину «дорабатывали» и переделывали даже в полевых ремонтных мастерских.

Едва ли можно вспомнить самолет надежнее. Все, кто начинал на нем, каких бы высот ни достиг впоследствии, на каких бы сверхсамолетах ни летал, с благодарностью вспоминают свою «летающую парту». И наконец, тридцать пять календарных лет выслуги для самолета деревянной конструкции — это просто чудо!

Мое личное знакомство с У-2 началось более чем неожиданно — самолет этот однажды явился в наш дом. Тут нет ни капли преувеличения. Было так. Выхожу из подъезда, до начала уроков в школе пятнадцать минут, и вижу: поперек тротуара стоит самолет со снятыми крыльями, его хвост протиснут в пролом стены. Вчера все было в порядке, а тут — дыра в кирпичной кладке… Машину, как я понял, затаскивают в помещение, в котором раньше находился жэк.

Школу в этот день я прогулял. Рвал жилы, помогая незнакомым ребятам завезти У-2 в наш дом. Попутно выяснил: к нам вселяется учебная часть районного аэроклуба. Вот так неожиданность! Сперва я не мог поверить, что в аэроклуб будут запросто записывать желающих и учить прыгать с парашютом, летать на планерах и даже на самолете. Но когда я собственными глазами увидел курсантов — обыкновенных парней и даже девушек, что рассаживались за учебными столами около

«препарированного» и похожего на скелет У-2 — и услыхал, как ребята принимаются экзаменовать друг друга — «Так сколько шпангоутов в фюзеляже?», «Назначение нервюр?», «А стрингера на что?», «Как крепится гаргрот?» — вот тут-то, покоренный музыкой этих непонятных слов, подумал: может, рискнуть?

Увы, я вполне отчетливо понимал — мне не хватает обозначенных в условиях приема восемнадцати лет. И долго прикидывал, как скрыть этот огорчительный факт? Задача была трудная: допризывникам в шестнадцать лет вместо солидных, в темно-зеленых корочках паспортов, выдавали тогда розовую бумаженцию — временное удостоверение личности. Стоило вытащить такой, извините за выражение, паспорт, за версту видно — перед вами несовершеннолетний сопляк. Но чудные слова — стрингер, колабашка, гош, амортизатор — не давали покоя. Они подстегивали мальчишеское воображение: а что, если попробовать взять на арапа? И я решился. Вытащив отцовский вполне респектабельный паспорт в твердых корочках, пошел на прорыв. Авось пронесет!

Начальник штаба, полнеющий молодой блондин с наивными голубыми глазами навыкате, беседовал со мной неторопливо и как будто доброжелательно. Он бегло просмотрел анкету, выписал направление на медицинскую комиссию и в самый последний момент — я уже считал, ну, пронесло — раскрыл отцовский паспорт. В голове у меня помутилось…

— Усы когда сбрил? — спросил начальник штаба, откровенно усмехнувшись. У отца были роскошные усы.

— Вчера! — пытаясь сохранить серьезность и понимая, что игра проиграна, сказал я.

— Ин-те-рес-но, ты врун или нахал?

— Нахал! — ответил я. Терять было нечего.

— Лю-бо-пыт-но, однако! Нахальство — не худшая для летчика черта характера, если, конечно, в меру. Ладно, ступай пока на медкомиссию, потом еще потолкуем.

В конечном счете в аэроклуб меня зачислили условно. Обещали допустить к полетами, если, пройдя теоретический курс, я сдам все экзамены на пятерки. А нет, как сказал начальник аэроклуба, «пиши жалобу самому себе». Еще он объяснил — авиации нужны люди волевые, устремленные к цели, с твердым характером. Вруны, склочники, жадюги — противопоказаны!

Никогда раньше я не учился с таким рвением. Выполнить кабальное условие я считал делом чести. Пожалуй, аэроклуб в моей жизни был первым серьезным ПОСТУПКОМ. И я его совершил.

Весной началась практика на аэродроме.

Не стану в подробностях пересказывать тяготы той поры. Пожалуй, самая главная бяка, как помнится и теперь, — мне постоянно хотелось спать! Ведь по существовавшей с незапамятных пор традиции учебные полеты начинались в пять утра, значит, подъем настигал нас где-то в половине четвертого, когда самый сон…

Наконец долгожданный день пришел. Ежась от пронизывающей сырости серенького предутра, я приближаюсь к У-2, с хвостовым номером «7». Повторяю про себя: «Правой рукой взяться за заднюю кромку задней кабины, поставить правую ногу на трап левой плоскости, слегка оттолкнуться левой ногой от земли и подняться накрыло…» С Божьей помощью я не продавил перкалевого покрытия, не поскользнулся на трапе, благополучно уселся на заднее сиденье учлета. Застегнул привязные ремни, соединил резиновую трубку переговорного устройства с наушником и тут же услыхал «Готов?» инструктора.

А дальше все пошло совсем не так, как я ожидал. Мотор тарахтел не слишком оглушительно, в кабину задувало моторным перегаром. Однако самое худшее оказалось впереди. Стоило самолету сдвинуться с места, как в переговорном устройстве раздался хрипловатый голос инструктора. Василий Иванович (фамилии называть не стану) безостановочно честил меня, поминая всуе и маму, и бабушку, и всю прочую родню, честил за не совершенные мною прегрешения. Да и как мог я сделать что-нибудь не так, неправильно, если полет считался ознакомительным и выполнял его от начала до конца инструктор, сам лично, а мне полагалось сидеть, не притрагиваясь к управлению (руки на коленях!) и наблюдать за воздухом и землей?

Много позже я понял: Василий Иванович материл меня не за что-то определенное, а просто нагонял страх на ученика. В те диковатые годы считалось: авторитет обучающего будет возрастать, если обучаемый трепещет перед ним, как осиновый лист… Дело давнее, могу признаться — первый ознакомительный полет на У-2 оставил в душе горький осадок недоумения: «За что, ну за что он меня так?» Переживая обиду, не сделав еще ни единого самостоятельного полета, я мысленно дал зарок: коль судьба сделает из меня когда-нибудь инструктора, ни при каких условиях не стану я ругать своих курсантов. Забегая на много-много лет вперед, могу сказать: инструкторская чаша меня не миновала. Наверняка мои ученики могут предъявить своему бывшему инструктору какие-то претензии, но в одном меня невозможно упрекнуть, ручаюсь: я их не ругал ни в воздухе, ни на земле, даже когда было ЗА ЧТО и когда ОЧЕНЬ ХОТЕЛОСЬ.

На У-2 (По-2) я выполнил не одну тысячу полетов. Сейчас уже трудно припомнить какой-то особенный, выдающийся, что называется, из ряда вон…

Хотя, хотя…

В бытность курсантом оказался я свидетелем такого: взлетают на У-2 курсанты К. и С. Вижу: К. — в передней кабине, С. — задней. Летят они в пилотажную зону. Времени отведено 25 минут, высота назначена 800 метров, положено выполнить виражи, перевороты, петли…

Я — «стартер». Стою с флажками. Взмахиваю белым — очередному экипажу взлет, подниму красный — стоять! Ни о каком радиообеспечении мы тогда и не ведали. «Стартеру» хорошо видны и взлетающие, и рулящие по полю, и приземляющиеся самолеты. Ему положено оценивать обстановку на земле и в воздухе и сообразно с ней принимать решения. Вижу — садится голубая «двойка». В передней кабине — С. в задней — К. Глазам своим не верю. Не может такого быть!

Но авиация — страна чудес. Через 30 лет полысевший К. признался: «А мы тогда, дураки, поспорили, что в зоне перелезем: я в заднюю, а Васька — в переднюю кабину…» Стоит, пожалуй, напомнить — на У-2 летали без парашютов. Хорошо или худо — мне не хочется морализировать, из песни слова не выкинешь — молодой задор толкал едва ли не каждого на какие-то безумства. Для чего? Для самоутверждения…

Помню, в Монголии я отвез на У-2 полкового инженера в штаб дивизии и в гордом одиночестве возвращался домой. Места там ровные, однообразные — степь да степь кругом, лететь скучно. Решил снизиться, пройти бреющим. Это азартная штука — полет на малой высоте. Даже при скорости в каких-нибудь ничтожных сто километров в час земля так и рвется, так и мелькает перед глазами… и чем ниже «бреешь», тем острее чувство опасности. Любой летчик понимает — земля не знает снисхождения, она готова принять в свои объятия и генерала, и седоголового полярного пилота, и мальчишку из сельскохозяйственной авиации.

Но вернемся в Монголию. Сначала я летел метрах на тридцати. Здорово! Подумал: а если пониже? Пошел на двадцати… ну, сила! Плавно отжимая ручку от себя, осторожно опустился еще чуть и еще. Зеленовато-бурый ковер монгольской степи так и хлестал, так и хлестал по глазам. До сих пор не понимаю, как я учуял — впереди опасность. Точно по курсу, рядом с дорогой, тянувшейся в Ундурхан, лежала огромная глыба гранита, на карте она была обозначена, как могила Чингисхана. Я успел рвануть ручку на себя и перескочил камень, пронеся колеса

машины буквально в считанных сантиметрах над ним. Повезло? Конечно! Но важнее, я думаю, понять сегодня другое — зачем нам, молодым, нужны были эти безумства? Думаю, затем, что только серьезно рискнув однажды, человек начинает понимать истинную цену жизни и тогда он обретает способность беречь ее… Наверное, многие сочтут это утверждение, мягко говоря, недостаточно педагогичным. Возможно, они будут правы. Но я обещал в самом начале написать обо всем без ретуши и без бантиков.

Прошло много лет. Монгольский простор мне только изредка снился. Особенно почему-то Керулен — река ласковая, рыбная, в полном смысле этого слова — путеводная. Как заметишь с высоты, как почуешь — она, матушка, блестит, так и никаких компасов не надо: сама на аэродром приведет.

Война была позади, мне довелось служить в прославленной подмосковной Кубинке. Получаю задание: контрольный полет по неизвестному маршруту. Не помню уже, как дословно формулировалось задание в курсе боевой подготовки, а смысл такой: на первом этапе самолетом управляет проверяющий, куда он меня везет, я не знаю. В какой-то момент контролер должен скомандовать: «Бери управление». Это значит — лети кратчайшим путем домой самостоятельно. Чтобы выполнить задание, надо определить местонахождение, прикинуть в уме курс следования, сообразить, сколько требуется времени на возвращение, и действовать в соответствии с этими данными.

Проверял меня штурман дивизии. Впрочем, это как раз не очень волновало: во-первых, с навигацией все обстояло у меня вроде бы нормально, во-вторых, в районе Москвы я полетал изрядно, не сомневался — что-что, а окрестности знаю, как бог, в-третьих, со штурманом дивизии мне случалось ходить в паре на «лавочкиных», и наши отношения еще со времени Карельского фронта складывались как нельзя лучше.

Взлетели. Я записал в наколенном планшете время и курс. Разглядываю землю. Фиксирую в сознании — станция Кубинка осталась слева, когда пересекали железную дорогу, на запад тянулся товарняк, вагонов тридцать. Мы «топаем» на юго-запад. И тут мой высокий контролер безо всякого предупреждения выходит за рамки всех руководящих документов: сразу — резко снизившись, он несется бреющим с азартом желторотого пилотяжки… Высота — считанные метры. Вести ориентировку в непосредственной близости от земли затруднительно: и в карте особенно не покопаешься, и обзор ограничен. Я напрягся. Слева осталось озеро. Соображаю, что должно появиться следом. Характерная развилка дорог и излучина реки. Не прозевать бы!

Общее представление о нашем местонахождении меня не покидает, а вот что касается детальной ориентировки, когда налету «читаешь» землю во всех ее подробностях: это деревенька Шилово, а за этим пересечением реки и дороги будет церквушка на пригорке, — тут что-то нарушилось… Вместо ожидаемой церковки я успел разглядеть только хилый мостик над речушкой, а деревенька показалась не той, что должна бы стоять там, где она стояла — не хватало лесочка и пруда, круглого, словно рыбий глаз.

Тот, кто никогда не блуждал в лесу, не метался растерянно в тумане, не терял представления — где север, куда девался восток, не поймет меня. Конечно, соображал я, за сорок минут По-2 особенно далеко улететь не может, и мы удалились от аэродрома километров на восемьдесят, двигались все время на юго-запад (отклонения контролирующий допускал самые незначительные), значит… раз мы вторично не проходили над железной дорогой, аэродром должен быть справа… И тут я услыхал: «Бери управление. Домой!» Тяну ручку на себя, намереваясь оглядеться с высоты, уточнить, что за местность под нами, но проверяющий придерживает ручку управления: «Высоту держи пятьдесят!»

«Ну что ж… приказано пятьдесят, значит, пятьдесят. Главное — не паникуй», — велю я себе и беру курс тридцать градусов. Выйду на Белорусскую железнодорожную магистраль, она двухпутная, ее не прозеваешь, и тогда соображу, куда доворачивать… Кратчайшим, пожалуй, мой путь не получится, но домой я попаду. Лечу. Внизу лес, пашня, безымянная деревенька, снова лес, рыжий овраги, хоть плачь, ни одного знакомого характерного ориентира! Я пилотирую уже тридцать минут, и никакого линейного ориентира — железнодорожного полотна, шоссе, реки нети нет. Что делать? Признаться — потерял, а точнее — не сумел восстановить ориентировку, помогите…

Позорище! Лечу, не меняя курса. Чувствую: начинает познабливать. Ох, гнусное это ощущение, когда бунтуют нервы и тебя прохватывает расслабляющая неуверенность…

Внезапно слышу: «Высота двести пятьдесят!»

Лезу вверх и в полнейшем недоумении обнаруживаю: прямо по курсу — бетонная взлетно-посадочная полоса. Аэродром?! Но какой? За полосой виднеется темная стена леса, в двух-трех местах сквозь ельник просвечивает белизна здания. Что за черт — это же Кубинка?! Я еще сомневаюсь, но когда обнаруживаю на стоянке звено ярко-красных «яков» — парадную пилотажную тройку — до меня доходит: такое звено есть только на нашем аэродроме.

Паника отступает, но сомнения уходят, спотыкаясь и медля.

Штурман приказывает: «Садись с ходу».

Сажусь.

Теперь положено доложить: «Товарищ подполковник, задание выполнил, разрешите получить замечания?» Так я и докладываю. Он говорит: «Отлично. Без доворотов, точненько… как в аптеке». И уходит. А я переминаюсь с ноги на ногу. Мне тошно.

Вечером плетусь к подполковнику домой. Меня мучает совесть. Иду признаваться и просить: «Перелетайте со мной это окаянное упражнение». И что выдумаете? Штурман слушает меня как-то подозрительно, потом смеется и заявляет: «Нет уж, цыгана не купишь! Разыгрывай кого-нибудь еще! Больно хитер…»

У По-2 было множество прозвищ. Его именовали ласково Кукурузником: машина много наработала в сельском хозяйстве. Именовали Старшиной, то ли учитывая год рождения первого У-2, а возможно, потому что пилотами на нем были преимущественно не офицеры, а сержанты. Звали Русфанерой. Это неуважительное имя пришло от немцев. Почтения нашему По-2 противник не оказывал, но боялся его сильно: приспособленный под ночной бомбардировщик, он житья немцам не давал, особенно ближе к утру, когда самый сон.

Самолетный псевдоним, замечу попутно, — дело обычное: человек, вверяющий жизнь машине, невольно стремится одушевить ее. Может быть, это дань нашему далекому доцивилизованному прошлому? Ну и что плохого, если летающий народ окрестил И-16 «ишаком», «ишачком», а штурмовик Ил-2 прозвал «горбатым» (немцы величали его «черной смертью»), Ан-2 на аэродромном жаргоне — «Аннушка», а немецкий Фокке-Вульф-189 именовался в просторечии «рамой», Юнкер с-89 — «лаптем»…

Что касается меня, обращаясь мысленно к По-2, я всегда говорил: «парень». Это хорошо звучало: «Ну-ну, не дури, парень!» или: «Постарайся, потерпи, парень! Надо, понимаешь, нам очень нужно дотянуть…» И парень понимал меня.

Глава третья
Куда ты летишь?

Яд и противоядие — проблема из вечных. С тех пор как в годы первой мировой войны, а если быть совсем точным, даже чуточку раньше, с 1912 года, стало очевидным: боевой самолет — не только глаза армии, ее зоркий разведчик и неплохой корректировщик артиллерийского огня, но еще и машина, пригодная для непосредственного воздействия на противника — бомбометанием по стратегическим объектам, мостам и переправам, штурмовкой живой силы, особенно в местах ее скопления, начался интенсивный поиск «противосамолета». Зенитные пулеметы, появившиеся в эту пору, особого вреда вражеской авиации не приносили.

Задача определилась, и началось проектирование самолета-истребителя, машины, предназначавшейся для ведения воздушного боя. Сразу пошли споры — каким он должен быть? В первую очередь скоростным, чтобы наверняка догонять летящую цель, а может, прежде всего — мощно вооруженным? Но какой будет толк от любого оружия, если несущая его машина окажется трудно управляемой и недостаточно верткой для повторной атаки? Так не справедливо ли на самое первое место поставить маневренность истребителя? Вопросов оказалось больше, чем ответов. Одни соображения опровергали другие. В конце концов сложились две главные концепции. Первая — самолет-истребитель должен быть предельно скоростным — значит, монопланом — и хорошо вооруженным. Вторая — самолет-истребитель должен быть предельно маневренным — значит, предпочтительно, бипланом, обладать максимальной скороподъемностью и приличным вооружением. Ответить, какая из концепций более разумна, более обоснованна и менее уязвима, тогда не удалось. Поэтому до середины тридцатых годов вполне удачно развивались оба типа самолетов-истребителей — и монопланы, и бипланы. Они не только соперничали, но и удачно сотрудничали, выручая друг друга в скоротечных перипетиях групповых воздушных боев. И потребовалось почти двадцать лет, чтобы маневренный двукрылый самолет-истребитель окончательно уступил место собрату моноплану.

И-5 был классическим бипланом. Для своей эпохи самолет оказался не только типичным, но и выдающимся. Его скорость приближалась к тремстам километрам в час! Работой над И-5 Н. Н. Поликарпов и Д. П. Григорович были заняты с 1928 года.

Новая машина была задумана исключительно маневренной, с повышенным запасом прочности. Проектировать самолет помогал опыт работы над И-3.

29 апреля 1930 года шеф-пилот Б. Л. Бухгольц впервые поднял И-5. Серийный выпуск начался в 1932 году. В ту пору особое внимание уделялось штопорным свойствам самолета. Теория штопора еще не была до конца разработана, и многое приходилось постигать на ощупь. Летчик-испытатель В. А. Степанчонок выполнил специальную программу испытаний и отметил в своем заключении — ввод и вывод из штопора представляют некоторые затруднения.

И тем не менее этой машине суждено было сыграть выдающуюся роль в пилотажной и боевой подготовке летчиков Военно-воздушных сил. И-5 на несколько лет определил перспективу развития поликарповских истребителей. Многое от этой машины перешло к И-15, И-15бис, И-153…

Теоретически я всегда понимал — разбегающийся для взлета самолет с винтом, вращающимся по часовой стрелке, должен тянуть влево, при обратном вращении машина станет отклоняться вправо. Это — физика, тут срабатывает закон гироскопа. Но когда собственными глазами увидел, как курсант Т. умудрился, взлетая на И-5, не просто отклониться в сторону, а с лихостью балерины развернуться на все 180 градусов и, чесанув против «шерсти», едва не посшибал людей и машины, я испугался: как же удержать этот летательный аппарат на прямой? Мысль преследовала днем и ночью. А вдруг не сумею?..

Опять же теоретически я знал — время от времени в авиации происходят катастрофы, во всяком случае видел уголок старинного московского кладбища, где могилы венчали не православные кресты, а самолетные пропеллеры самых причудливых форм и размеров; видел и стену Новодевичьего монастыря, хранящую прах погибших на самолете «Максим Горький». Братская могила! И вот буквально через неделю после шального взлета Т. мне довелось стать свидетелем настоящей, совершенно непонятной катастрофы: курсант К., беспорядочно снижаясь из пилотажной зоны, врезался на И-5 в землю. Это было очень страшно: и черный всплеск земли над местом падения, и разом оборвавшийся сумасшедший стон двигателя…

На время полеты прекратили. Работала аварийная комиссия, в которую ни один курсант, понятно, допущен не был. Приказ возложил всю вину за катастрофу на погибшего: он летал в сапогах с… плохо подбитой подметкой. Из-за небрежности в технике пилотирования допустил потерю скорости, срыв в штопор, а когда попытался вывести, надорванная подметка

попала между педалью и полом, заклинив руль поворота… Приказ требовал принять зачеты по выводу И-5 из штопора и проверить исправность курсантских сапог. Приняли, проверили и вспомнили: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью…» Ничего не поделаешь — за ключи от неба надо платить, случается, платить дорого. Но как бы там ни было, а лозунг предвоенных лет работал: «Даешь сто тысяч летчиков!» И полеты продолжались.

Вообще И-5 оказался самолетом весьма «зрелищным». Всякий, кто чуть-чуть интересуется авиацией, наверняка слышал о «козле» — это когда приземлившийся самолет, коснувшись колесами посадочной полосы, отскакивает от нее, словно резвящийся козлик, и с большим или меньшим успехом валится на землю. «Козел» — типичная ошибка техники пилотирования. Ошибка довольно распространенная: в программы первоначального обучения включено даже специальное упражнение на исправление «козла».

Как «козлят», я видел и в аэроклубе, и в летной школе, сам «козлил», но рекордный трюк был выдан курсантом Ш. на И-5. Это достойно описания!

Перед курсантом Ш. приземлился кто-то из инструкторов, на его самолете заглох двигатель. Машина остановилась на полосе. Тем временем Ш. продолжал планировать, снижаясь с большим перелетом. Ему махали красным флагом, посадочное «Т» переложили в крест — знак, запрещающий посадку, стреляли из ракетницы… Как ни старались угнать Ш. на второй круг, ничего не получилось. Он словно ослеп и неудержимо пер к земле, пока не ткнулся колесами в грунт, не долетев до хвоста заглохшей машины каких-нибудь пяти метров, отскочил и, покачиваясь с крыла на крыло, перепрыгнул через самолет инструктора. То был «козел» — всем «козлам» «козел»! И надо же, оказался спасительным: приземлись Ш. чуть позже — катастрофа! Но что самое интересное, Ш. даже не заметил машины, через которую перепрыгнул, и долгое время считал, что его разыгрывают…

Как видите, мой путь к И-5 выглядит достаточно пестро.

Прежде чем взлетать на И-5, полагалось отработать передвижение по земле — рулежку и пробежку. Для этой цели приспособили выработавший ресурс И-5. На нижних плоскостях вырезали в обшивке «окна», на сектор газа поставили ограничитель, так что машина, сколько ни старайся, взлететь не могла — для этого ни тяги, ни подъемной силы ей не хватило бы.

После первых пробежек я пришел к заключению: И-5 — творение действительно капризное и очень чуткое, но если его не обижать грубыми, ломовыми движениями, а действовать деликатно, машина из повиновения не выйдет. Гораздо противнее в самолете было другое — источаемый им гнуснейший запах. Мотор М-22 смазывался касторовым маслом. Надеюсь, вы не нюхали перегоревшее касторовое масло? Поверьте на слово — за долгие годы в авиации мне не приходилось исполнять работы тошнотворнее, чем очищать нижние поверхности крыльев И-5 от прижарившейся к ним саранчи. Саранча на касторовом масле — эт-то блюдо исключительно для обморока…

С И-5 я освоился без особых переживаний. Дикий взлет Т. и

«суперкозел» Ш. со временем приобрели комический оттенок, катастрофа К. подернулась флером, и нужно было еще совсем немного, чтобы душа освободилась от остатков холодноватого, скользкого страха. И это «немного» не заставило себя ждать.

Заканчивался очередной летный день на полевой площадке. Какое прегрешение совершил инструктор Ташходжаев, нам, курсантам, знать было не положено. Но мы видели, как все его коллеги расселись по самолетам, взлетели и строем ушли на главный аэродром, а Ташходжаев остался на полевой площадке. Нетрудно было догадаться: младший лейтенант от полетов отстранен. Мы звали инструктора ехать в город с нами на раздолбанной полуторке, но он только рукой махнул и остался. Гордый был и переживал, я думаю…

Когда мы уже въезжали на главное летное поле, исполняя нестройным хором популярную в те годы песню «Броня крепка, и танки наши быстры», в небе загрохотало и низко, покачивая машину с крыла на крыло, над нами прошел Ташходжаев.

Что за чудо? Вскоре все выяснилось: несогласный с отстранением от полетов, он присобачил поверх вырезов на крыльях рулежного И-5 листы фанеры, оторванные от стенок времянки-сортира, снял упор-ограничитель с сектора газа и прилетел на главный аэродром на машине, давным-давно выработавшей все мыслимые ресурсы. В чашку сиденья Ташходжаев набил травы вместо парашюта, иначе он «проваливался» и не мог видеть землю. Столь наглое нарушение, столь невиданное самовольство не прошло для лихача-инструктора, любимца эскадрильи, даром. Но оно оказалось той каплей живой воды, что излечила меня от остатков страха и опасений. Если этот «скелет», едва подлатанный случайной фанерой, смог держаться в воздухе, если он не развалился на посадке, то ей-ей, не так страшен черт, как его малюют. Позже, вспоминая Ташходжаева, стараясь вникнуть в его действия, я понял и другое — всякое взыскание неприятно, но нет ничего обиднее, чем отстранение от полетов…

Вылетев на И-5 самостоятельно, я получил право пришить к рукаву моей изрядно выцветшей гимнастерки «курицу». «Курицей» фамильярно называли изображение крылышек и двух перекрещенных с пропеллером мечей — символ истребителя! Поймите тонкость: не машины-истребителя, а летчика-истребителя! Теперь любая девица на городском бульваре могла без труда узнать, кто перед ней…

Летать на этой юркой, очень маневренной машине мне нравилось. Особенно впечатляли виражи: И-5 крутился так резво, будто хотел догнать свой собственный хвост. Молодые псы,

видели, вертятся так, забывая все на свете?! Резвый был самолет, что и говорить, хотя летать нам досталось на машинах-старушках, в школьном авиапарке все И-5 были не моложе десяти лет. Для самолета это много.

К всеобщему курсантскому сожалению наше обучение на И-5 вскоре приостановили. Истребители-бипланы признали неперспективными. Хотя И-15 и «Чайка» еще оставались на действительной службе в строевых частях, полеты на И-5 прикрыли. Прощание с моим первым истребителем было грустным. Велено было все машины отмыть до полного блеска, частично разобрать, законсервировать и перевести на бессрочное хранение. В армии бытовала в ту пору такая хохма: комбат-тыловик просит у командира эскадрильи: «Дай на часок полуторку — дрова подкинуть». Тот отказывает — на полуторке комендант уехал. «Ну тогда, — просит комбат, — пришли двух курсантов». Так вот, я как раз и оказался в числе тех двух курсантов, что заменяли грузовик. Правда, пыхтеть пришлось не на дровах, а на консервации И-5. Можете представить, что за работа выпала на нашу долю, если через две недели, когда мы управились с последним И-5, старший интендант школы без всяких разговоров списал наши комбинезоны на ветошь.

По независящим от меня причинам, едва затеплившись, любовь к истребителю И-5 оборвалась. Школу мы заканчивали на И-16. И не думалось, что когда-нибудь мне доведется еще услышать о шустром биплане. Однако пришлось.

…Третий год длилась война. Перелетая через аэродром Иваново — мы гнали новенькие «лавочкины» с завода — я встретил в расквартированном запасном полку старого знакомого. Капитан Куприянов был некогда командиром отряда в Борисоглебске. Я хорошо помнил этого красивого, не слишком разговорчивого мужчину, летчика, как говорится, божьей милостью. Куприянов военного времени выглядел сильно постаревшим; отрешенное лицо, в морщинах. Он заметно прихрамывал, ходил с палочкой. Служил Куприянов то ли преподавателем учебного отдела, то ли офицером связи при штабе. Во всяком случае не летал. От него я услышал: законсервированные нами И-5 были в сорок первом расконсервированы, поспешно собраны, кое-как облетаны… Из инструкторов школы наспех организовали штурмовой полк и бросили людей, в жизни ни разу не стрелявших с самолета, на защиту Москвы.

Уж не знаю, как отважился я тогда спросить у Куприянова о потерях. И до ужаса отчетливо помню его ответ: «Вот, я — живой! Видишь?»

Потом долго и тяжело молчал, будто решаясь — говорить, нет ли, и в конце концов тихо произнес: «Сволочи!»

Война была в полном разгаре. Повсюду в тылу висели портреты Сталина.

Глава четвертая
Биплан начинает и… проигрывает

С самого начала своего бурного развития авиация тратила немало сил на создание спортивных летательных аппаратов. Одно время даже казалось, что это направление — главное. Во Франции, а потом и в других странах появились аэроклубы — модная и дорогая утеха богатых людей. Едва ли можно было в ту пору встретить конструктора, не отдавшего большую или меньшую дань легкому самолету чисто спортивного или спортивно-туристического назначения.

Из наших корифеев-самолетостроителей с наибольшим успехом и усердием занимался «малой авиацией» А. С. Яковлев. Но даже самые удачные машины этого класса массово поначалу не строились. Почему? Наверное, не будет ошибкой сказать: в стране, где не осталось богатых, самолет индивидуального пользования просто не мог найти покупателя. Яковлевские машины рекламировались и как «исполкомовские», и как «воздушное такси», конструктор посвящал свои детища сильным мира сего. Но все равно — покровители были, благосклонностью одаривали, а спроса не прибавлялось, пока молодому, энергичному и честолюбивому самолетостроителю не пришла в голову блестящая идея — создать учебно-тренировочный самолет, который составил бы конкуренцию и победил в борьбе за место под солнцем поликарповский У-2.

Обратите внимание — это был новый виток спирали в споре моноплана с бипланом!

Мне случилось, беседуя с Александром Сергеевичем, проявить любопытство и спросить, как и что надоумило его заняться именно учебно-тренировочной машиной?

— Для этого, — не без кокетства ответил конструктор, — особого таланта не требовалось. Идея лежала на поверхности — бипланы доживали свой век.

— А как же Ан-2? — ехидничая, с невинным видом поинтересовался я. — Живет и процветает? Говорят, даже кормит весь «Аэрофлот»?

Разговоров об Антонове, авторе Ан-2, в прошлом его сотруднике, Яковлев не любил. Пожимая плечами, сказал:

— Вы должны знать: нет правил без исключений. Время бипланов безвозвратно миновало.

Вероятно, он был прав, этот удачливый человек.

Год рождения УТ-2 — 1935-й.

УТ-2 быстро сделался основной учебной машиной в авиационных школах и аэроклубах. Прототип этой машины все время развивался и модифицировался. Со временем УТ-2 перерос в новый самолет — Як-18, который в свою очередь выпускался во многих вариантах. В 1966 году на IV чемпионате мира по высшему пилотажу в Москве на Як-18ПМ командное первенство выиграли наши пилоты. Мощность двигателя на этой модификации возросла до 300 л.с., кабина была смещена на метр назад, шасси убиралось полностью. Чтобы улучшить пилотажные свойства, увеличили площадь элеронов, а поперечное «V» плоскостей несколько уменьшили…

Такого самолета, да еще вблизи, никогда раньше я не видел — в отличие от защитно-зеленых У-2, он был белый-белый и, казалось, светился, будто фарфоровый. Ярко-красные нарядные кантики украшали его крылья и хвостовое оперение. Машина звалась УТ-2, учебно-тренировочная, происходила она из конструкторского бюро Яковлева. А каким образом этот праздничный самолет оказался у нас в аэроклубе, на аэродроме Измайлово, я понятия не имел.

Стою, любуюсь! Ну, красотища — ни одной стойки, ни единой расчалки, обтекаемый, гладкий, весь словно зализанный аппарат.

В дальнем углу аэродрома, занимая деревянный задрипанный сарай-ангар, базировался рекордный планерный отряд Ивана Карташова. В отряде летали Павел Савцов, Борис Киммельман, Клавдий Егоров, Людмила Великосельцева — выдающиеся солисты-парители, прославленные на всю страну. Они постоянно били рекорды на своих красавцах-планерах, о них писали в газетах, их снимала кинохроника, так что мы, курсанты-первогодки, завидовали асам самой черной завистью и тайно молились на них.

В тот день я просто стоял, любовался нарядным УТ-2 и не заметил, как ко мне приблизился сам Карташов.

— Чего делаешь, курсач? — спросил он, безошибочно определив мой авиационный «ранг» по замызганному комбинезону и тонкой шее.

— Стою, — остроумно ответил я.

— Смотри, пожалуйста, — усмехнулся Карташов, — остряк! С парашютом уже прыгал?

— Или?.. — Прыгать мне предстояло в ближайшее воскресенье, но теоретический курс и все наземные тренировки я уже прошел, экзамен сдал.

— Есть дело, мужик…

Оказалось, что Карташову надо слетать в Тушино, слетать на

УТ-2. Он искал пассажира в заднюю кабину, чтобы сунуть ему в руки какую-то круглую увесистую железяку. Положить железяку на сиденье Карташов не решался — может в полете скатиться и заклинить управление. Опасно!

Карташов помог мне засупониться в парашютные лямки, усадил в кабину, пристегнул привязными ремнями с невиданным доселе замком, подал железяку и напутствовал:

— Только не урони эту дуру, а то чего доброго и на самом деле придется с парашютом сигать.

Это был очень странный, запомнившийся до мелочей полет: всю дорогу я помнил о железном барабане, что лежал на моих коленях. *Скоро затекла рука, заныло плечо, но я все* равно любовался могучими облаками, нависавшими над головой. Никогда еще небо не виделось мне таким большим и открытым. На УТ-2, даже из задней кабины, был совершенно изумительный обзор.

На аэродром Тушино мы прибыли вполне благополучно, оставались там не очень долго. Карташов отнес куда-то наш важный груз и вернулся довольный.

— В передней кабине пролететь хочешь?

Немея от счастья, я все-таки сумел самый несвойственным мне образом рявкнуть в ответ:

— Так точно!

— Не старайся, — пронзительно взглянув на меня, заметил Карташов, — меня, между прочим, из армии турнули…

Ай, как нескладно получилось. Я же не имел намерения выслуживаться. Мне сделалось стыдно.

На обратном пути я скоро забыл об этой неловкости. Небо такой красотищи, кажется, я видывал только над морем, с высоты Ласточкиного гнезда в Крыму. И свободные руки — великое дело! Я не сразу понял, для чего вдруг Карташов опустил нос машины и стал разгонять скорость. Но когда он энергично полез вверх, сообразил: сейчас завяжет петлю! Тогда эта пилотажная фигура еще не называлась петлей Нестерова, чаще ее именовали по старинке мертвой петлей. Петлю Карташов исполнил классически и, едва выровняв машину в горизонтальном полете, скрутил серию бочек — влево, вправо, снова влево и еще вправо. А дальше… дальше машина стала пьяно раскачиваться с крыла на крыло, ручка управления при этом лупила меня по коленкам. Обернувшись, чтобы поглядеть на Карташова и понять, в чем дело, я обнаружил: он улыбается во все свои широкие скулы и держит обе руки поднятыми на уровень головы. Это могло означать только одно: бери управление.

Даже не знаю, с чем можно сравнить то первое

прикосновение к ручке управления УТ-2. Опасаюсь банальности. После грубого парня У-2 эта белоснежная машина воспринималась прекрасной феей. Мне показалось, будто я не прикладываю никаких усилий к управлению: только подумаю отклонить ручку, а машина уже послушно кренится или приподнимает носик. Это было чистым волшебством — самолет читал мои мысли!

В радостном возбуждении, теперь уже по собственной инициативе, я снова обернулся назад. Карташов показал мне сжатый кулак правой руки с оттопыренным вверх большим пальцем. На языке авиационных жестов это означает: «порядок!» И тут же изобразил руками — делай петлю!

Как же мне не хотелось ударить лицом в грязь. Боже, как старался! Вытащить самолет в верхнюю точку мне удалось, то тут скорость оказалась маловатой, мы подзависли. Это неприятно — болтаться на привязных ремнях башкой вниз, ощущать беспомощные покачивания машины, а тут еще в физиономию летит мелкий мусор и кабинная пыль. Мне сделалось очень неважно на душе. Я даже не решался обернуться и взглянуть в глаза Карташову, но ручка опять начала стучать по коленкам и обернуться пришлось. Карташов показал: повтори! «Закон цирка, — почему-то вспомнилось мне, — сорвался — немедленно повтори!» Новая петля завязалась почти нормально. И мне было велено: еще… еще… и еще… Возликовав после четвертой или пятой получившейся удачно фигуры, я обернулся и увидел, чего ждал, — кулак с оттопыренным большим пальцем и уж совсем неожиданную команду: снижайся и следуй на посадку.

Надо ли напоминать: всякий нормальный полет должен завершаться посадкой в заданной точке? Так вот, Карташов показал: садись. А я-то меньше всего думал о посадке. Меня совсем не занимало, где мы летим, что под нами. Я был весь во власти эйфории — лечу! — и больше ничего не чувствовал. Но тут пришлось оглядеться. Земля оказалась на месте, как всегда с высоты чистая, пестрая и… я очень извиняюсь, совершенно незнакомая. Осторожно сползая с высоты тысячи двухсот метров, я крутил и крутил головой, пока не зацепился встревоженным взглядом за серую полоску шоссе. Ориентир показался вроде бы виденным… ну же, ну… справа, похоже, Гальяново, как будто. Вон же труба меховой фабрики торчит. Самая замечательная труба на свете: мы держим на нее направление, когда взлетаем с дальнего старта.

Полет благополучно подходил к концу.

По накалу чувств, стремительной смене восторга и отчаяния, яркости впечатления это был один из самых запомнившихся

маршрутов в моей жизни. Но что, может быть, важнее всего — УТ-2 свел меня с Иваном Карташовым, человеком-птицей. Мы подружились. Иван вывез меня на «Стахановце» — рекордном краснокрылом парителе — к облакам. Из его рук я получил истинной представление о полете — полете БЕЗ мотора. Это сказка — парить в беззвучном небе, нащупывать тонким, долгим крылом восходящий поток воздуха — терм и к — и кружить, кружить, кружить в нем, уходя все выше. Или, приближаясь к кучевому облаку, напоминающему причудливую крепость, находить подымающуюся струю и тянуться на ней к самой кромке тучи. А случалось и так: удивленный орел, не шевельнув распластанными крыльями, ходил рядом, будто собирался спросить: а вам чего тут надо? Орел не мог знать — мы держались чуткой птицы, чтобы не загудеть на вынужденную. Орлы-то не ошибаются!

Иван Карташов — важная глава моей пестрой жизни. Но здесь я не стану о нем больше рассказывать: Иван заслуживает отдельной, особой книги…

На УТ-2 мне довелось летать и в школе военных пилотов, и позже. Машина оставила по себе добрую память, хотя не обошлось и без воспоминаний курьезных.

В школьных эскадрильях существовала должность командира роты. Ротный обязан был дрессировать курсантов по строевой части, следить за нашим внешним видом, принимать зачеты по знанию общеармейских уставов. Помню, как в нашу пятую эскадрилью пришел ротным младший лейтенант Ф. Первым делом он переобмундировался: сменил защитную общевойсковую форму на синюю авиационную, заказал умопомрачительный картуз с золотыми шитыми крылышками. Очевидно, возомнив себя, если не заправским душкой-пилотягой, то, безусловно, персоной авиационной, Ф. из кожи вон лез, демонстрируя нам, курсантам, свое чванливое пренебрежение. По молодости лет, мы платили ему активной неприязнью, пакостили, где могли. Мы отчаянно рубили только левой ногой на плацу, когда он подавал идиотскую команду: «Дать ножку, орлы, чтобы та ракита упала! Сарра, по рубцу!» — что это означало, сказать трудно. Ему нравилось нагромождение несуразных слов. Все, кто учился в ту пору в Борисоглебске, и сегодня помнят его любимое изречение: «Ты у меня еще подрожишь, как березовый лист на осине!»

Конечно, у командира эскадрильи не было никакой задней мысли, когда он велел мне отвезти Ф. с полевой площадки, где мы летали на главный аэродром. Просто я подвернулся командиру под руку. Лететь было всего ничего, минут с пятнадцать. Курсантская орава заботливо усадила Ф. в кабину,

доброхоты проинструктировали, к чему категорически нельзя прикасаться, рекомендовали держать руки на коленях. Наконец я взлетел. Лег на курс. Передернул педалями — машина скользнула вправо, скользнула влево, я отклонил ручку туда-сюда, УТ-2 послушно накренился, выпрямился и опять накренился… Так мы и летели, ерзая, покачиваясь и пританцовывая. Под конец меня и самого едва не замутило.

Приземлившись и зарулив на стоянку, я выключил мотор, выбрался из кабины, гляжу — Ф. застыл на месте. И без того его маловыразительное лицо смотрится совсем бессмысленным. Медленно шевелятся желваки, будто он жует что-то резиновое. Помогаю Ф. выбраться из кабины. Он молчит. Молчит неестественно и напряженно. Признаюсь, я даже малость струхнул: а вдруг он понял, вдруг догадался, Но ничего не происходит. Ф. молчит и двигает желваками, вяло обмахивается своей гиперфуражкой.

— Как впечатление, — не выдержав, спрашиваю, — понравилось, товарищ младший лейтенант?

— Сильно! — матюгнулся он и спросил: — А чего ее туда-сюда трясло? — И показал руками, как мотало машину.

— Время — полдень, самая болтанка, — нахально пояснил я, вздохнув с облегчением, — сегодня еще терпимо, бывает и похуже мотает.

Очевидно, тот полет произвел на Ф. сильное впечатление — в его странном лексиконе появилось новое агрессивное выражение.

— Да я вам, трищ курсант, такую сейчас болтанку образую — ноги отскочат!..

Раскаивался, казнился я после этого полета? Нет. Предвоенная наша жизнь не учила милосердию, не преподавала уроков терпимости, а чтобы действовать и мыслить, так сказать, от противного, надо было еще пожить и поднабраться мудрости…

Много лет спустя, в бытность мою слушателем школы летчиков-испытателей, я выполнял тренировочный маршрутный полет на стареньком-стареньком УТ-2. День выдался дико жаркий, душный, через аэродром неслась густая пыль, и мой приятель и коллега попросился в заднюю кабину — проветриться, как он сказал. Я, понятно, не возражал — пожалуйста.

Лечу, сличая карту с местностью, выхожу к Ногинску, разворачиваюсь на юг, Высота четыреста метров. Все идет по плану — самый что ни на есть рутинный полетик складывается. Неожиданно сдыхает мотор — разом, резко, начисто. Винт еще крутится, но тяги нет… Осматриваюсь, снижаясь ищу, куда приткнуться на вынужденную. Увы, внизу ничего отрадного: слева — редкий лиственный лес, справа — довольно глубокий

овраг, за ним подозрительно зеленое пространство — скорее всего болото. Принимаю решение умащиваться на проселочную дорогу. Узковато, столбы будут мешать, но выбирать не из чего.

Мельком гляжу на высотомер — пятьдесят метров. Доворачиваюсь чуть-чуть влево. Высоты остается метров двадцать. И тут двигатель, словно опомнившись, выходит на полные обороты. Сам. Странно! Но особенно раздумывать нет времени: осторожно набираю высоту, пристально следя за скоростью и соображая, куда можно будет приземлиться теперь, если винт снова замолотит вхолостую. Набрав четыреста метров, смотрю в карту, прикидываю, как срезать угол, чтобы кратчайшим путем выйти на свой аэродром. Лететь мне еще минут двадцать — двадцать пять.

И тут все повторяется. Двигатель снова сдыхает и снова сразу, без каких-либо перебоев. Внизу сплошной лес, просека. Отчетливо вижу пеньки. Свежие срезы смотрят на меня мертвыми невыразительными глазами. Деваться совершенно некуда. Придется садиться на деревья. Машина будет бита, а мы… как повезет. В считанных метрах от макушек двигатель опять заводится, набирает обороты и тянет, как ни в чем не бывало. Набирая высоту, оборачиваюсь, чтобы взглянуть на моего пассажира. Он радостно улыбается! И тут до меня доходит: в задней кабине есть тумблер, блокирующий переключатель зажигания, что стоит перед моим носом. Двигатель не отказывал, это мой приятель ШУТИЛ, выключая зажигание.

Не знаю, как бы я повел себя на земле, не скажи он того, что сказал:

— Ну как? Наложил в штаны со страху?

Рука моя совершенно непроизвольно взметнулась и звонко врезала по его смеющейся физиономии. Он побледнел. И тут я на самом деле испугался: слишком я дорожил нашей дружбой… неужели теперь ей конец? Но приятель — он был незаурядным человеком! — пересилил себя и сказал чужим, приглушенным голосом:

— Извини. Черт попутал. И все.

Мы дружили до самой его смерти, никогда не вспоминая о том полете на УТ-2.

Когда Як-18 впервые попал мне на глаза, подумалось — да это же похорошевший УТ-2! Действительно, новую учебно-тренировочную и спортивную машину яковлевцы, можно сказать, вырастили из хорошо зарекомендовавшего себя в летных школах и аэроклубах УТ-2. Як-18 получил облагороженные очертания, более мощный двигатель, убирающееся шасси, современное оборудование… Словом, получилось по известной поговорке:

«Федот, да не тот!» Як-18, с характерной для фирмы настойчивостью, улучшали и модифицировали больше двадцати лет подряд. В результате в августе 1966 года на Международном чемпионате Галина Корчуганова и Владимир Мартемьянов стали чемпионами мира, а Як-18ПМ был признан лучшим спортивным самолетом.

Как ни странно, именно этот самолет сыграл в моей жизни не последнюю роль.

Сразу после войны волею случая я попал в привилегированный подмосковный полк и сразу почувствовал — не ко двору пришелся. Удивился немного: нарушить я еще ничего не успел, поругаться с кем-то или не угодить начальству — тоже, а из нарядов не вылезал и летать мне практически не давали. Пожаловаться было невозможно: мы страна вечною дефицита, в ту пору высокооктановое горючее поступало в авиачасти мизерными дозами. И командование поддерживало в форме только пилотажников во главе с непревзойденным мастером своего дела майором Новиковым, — им предстояло блеснуть на приближавшемся празднике в Тушино.

Понимая, что никакие полеты мне в ближайшее время не светят, я подал рапорт, смысл которого был предельно прост — раз я все равно не летаю, дайте хоть раз в жизни сходить в отпуск летом. Меня с подозрительной легкостью отпустили. Ни на какие юга я не поехал, а в первый же свободный день помчался в Центральный аэроклуб с надеждой встретить кого-нибудь из своих ребят. И встретил! Безо всякой волокиты меня допустили к полетам. Весь июль я резвился на Як-18 — пилотировал, что называется, на себя, летал за инструктора, тренировался в полетах строем. Словом, отвел душу. Як-18, понятно, не истребитель, но машина с хорошим характером, обходительная.

Вернувшись из отпуска, в первый же день узнаю (не имей сто друзей, достаточно одной подруги в штабе полка), что под меня подведена мина замедленного действия и должна она вот-вот рвануть! Действительно, вызывает на беседу сам начальник политотдела дивизии. Комиссарский разговор, как обычно, начинается разглагольствованиями на общие темы: какие, мол, у тебя бытовые условия, имеют ли место трудности, есть ли претензии? Но я воробей стреляный, работаю под Швейка: «Никак нет, товарищ полковник… не могу знать! Так что, разрешите доложить — это не моего ума дело, товарищ полковник…» Я ему быстро надоедаю, и тогда он спрашивает о том, для чего звал:

— Почему, младший лейтенант, вы избегаете полетов? Только честно.

— Слушаюсь — честно! Не избегаю, прямо наоборот —

стремлюсь, рвусь и желаю летать…

— Стремитесь летать, а сами выклянчили себе летний отпуск!

— Именно так, товарищ полковник, потому и выклянчил. Разрешите доложить?

— Что, что докладывать? Полк готовился к параду… в честь дня авиации, а вы? Ну? Гуляли?

— Никак нет, товарищ полковник! Летал.

Он смотрит на меня, вроде бы даже с сожалением, как ему, наверное, кажется, готовится нанести категорический нокаут:

— Мне не нравятся ваши фигли-мигли. Не хотите летать, война кончилась, можно сказать прямо, никто вас держать не станет. Может, вам больше подходит на такси или в торговой сети работать, пожалуйста. Скатертью дорога! Кадры везде нужны. А хотите летать, давайте…

— Так точно, товарищ полковник, даю, — с этими словами я лезу в задний карман форменных брюк.

Мой жест полковнику явно не понравился, но он не успел отреагировать: я грохнул на стол пачку полетных листов, аккуратно заверенных гербовой печатью ЦАКа — Центрального аэроклуба имени Чкалова. Печати ребята поставили по моей просьбе: знал, с кем, возможно, придется иметь дело, сойдясь лоб в лоб.

— Семьдесят шесть полетов за месяц, как — мало? Верно — на Як-18, подругой матчасти в аэроклубе нет…

— Странно, — удивляется начальник и находится: — а кто, собственно, вам разрешил такое самовольство? Да! Кого вы поставили в известность?

— Мы беседуем тет-а-тет — с глазу на глаз, так? Поэтому я позволю себе сказать прямо: перестань мне морочить яйца, полковник! Кто и почему выживает меня из полка? За что? Вот чем бы следовало заняться политорганам…

Через сутки приказом по дивизии я был переведен старшим летчиком в соседний гвардейский полк. Получил подъемные и прочие удовольствия. Так маленький Як-18 неожиданно сослужил мне большую службу. Спасибо ему.

Повезло? Именно повезло.

Глава пятая
Дитя компромисса

Для многих этот летательный аппарат оказался роковым. Роковым, увы, в буквальном смысле слова. Давно живет в авиационной среде такое понятие — строгий самолет. «Строгий» можно расшифровать по-разному. Ну, скажем, пилот резко перевел машину в набор высоты, а она без предупреждения свалилась в штопор. Хорошо, если при этом окажется достаточный запас высоты. Возможен и другой вариант: желая сократить радиус виража, пилот отклоняет ручку управления еще чуть, еще малость, нажимает на педаль, и самолет, будто норовистый конь, взбрыкнув, выходит из подчинения — валится к земле, беспорядочно вращаясь. И снова: коли высота мала, остается лишь фиксировать — покойному было, скажем, двадцать два года…

Так вот, И-16 был самолетом строгим, по мнению многих, даже чрезвычайно строгим. Возникает невольный вопрос: почему же так яростно отстаивал эту машину Валерий Павлович Чкалов?

Наверное, теперь уже не стоит вдаваться в технические подробности и детально разбирать, что в И-16 заслуживало порицания, а что всяческого одобрения. Машина эта, как большинство летательных аппаратов, рождалась и подрастала в смертельной схватке естественных противоречий. Постараюсь это показать, может быть, не на самых главных, но достаточно зримых примерах.

Задумывая новый истребитель, Поликарпов подбирает ему звездообразный мотор воздушного охлаждения. «Плюсы» такого мотора: большая мощность, относительно малый вес (не требуется радиатор для охлаждения жидкости; да и самой жидкости нет!), его живучесть… А «минусы»? Здоровенный «лоб», что увеличивает сопротивление самолета, ухудшает обзор летчику, усложняет установку оружия…

Поликарпов решает сделать новый истребитель с убирающимся шасси. Достоинство такого шасси очевидно — уменьшается лобовое сопротивление. Но сколько же всплывает сложностей: куда спрятать колеса? Как их втягивать в центроплан? Как удерживать в убранном положении?

Наверное, не стоит множить примеры. Подведу итог: для своего времени этот самолет был достаточно грозным, он хорошо зарекомендовал себя в небе Испании. Кстати, республиканцы окрестили *И-16* — «Моска», что означает муха и звучит ласково.

В чем, на мой взгляд, состояла истинная строгость машины, и что ей приписывала молва? Самолет совершенно не терпел высокого выравнивания на посадке. Плавное, нормальное касание земли происходило у И-16 на углах атаки, близких к критическим, дальше — срыв в штопор! Здесь таилась действительная опасность. Чтобы ее избежать, нельзя было перетягивать ручку на приземлении, приходилось строго соблюдать скорость планирования. Самолет не любил сильного бокового ветра. Если не парировать действия боковика на посадке, имелся шанс сложить И-16 ноги. Что было, то было. Можно еще добавить: крутить лебедку, убирая шасси вручную, да еще следить, чтобы трос не соскочил с барабана, — удовольствие ниже среднего. И все-таки недостатки самолета не могли затмить его достоинств — скорости и маневренности. Если припомнить расхожие разговоры об ужасах штопора на И-16, его непредсказуемости и затруднении выхода, надо признать: то было сплошное — раз в 100! — преувеличение. И-16 легко — это правда! — сваливался в штопор, но и, беспрекословно подчиняясь воле пилота, выходил из него. При этом требовалось совсем немного: сохранять спокойствие, соблюдать строгую последовательность действий рулями: нога против вращения до упора, ручка — от себя…

Я произнес целую защитительную речь? Да. Но И-16 стоит того: для своего времени это был прекрасный самолет, корректный, несколько нервный, рассчитанный налетчика, способного понять индивидуальную особенность летательного аппарата. На И-16 жаловались, избегали на нем летать, как мне кажется, пилоты туповатые, люди ленивого склада ума. Не смею никого судить, в жизни всегда и всюду так: кому-то Пушкин — поэт, а кому-то — Демьян Бедный…

Создавая истребитель И-16, Н. Н. Поликарпов отважился отойти от хорошо освоенной схемы биплана, от машины с неубирающимся шасси. Как всякий решительный отказ от проторенной дороги, новый путь обещал серьезные трудности. В конструкции было много непривычного, начиная от круглого сечения короткого фюзеляжа, толстого профиля крыла, мощного вооружения. И-16, вместе с построенными раньше поликарповскими И-15 и И-153, составил к 1934 году основу боевого парка отечественных истребителей. Всего было выпущено 6555 И-16.

Первый полет на прототипе В. П. Чкалов, шеф-пилот Поликарпова, выполнил в декабре 1933 года. Публичный показ машины состоялся в майские праздники 1935 года. Серийное производство И-16 прекратили в конце 1942 года.

Академический словарь нашего великого и могучего языка четко формулирует: становление — это «приобретение определенных признаков и форм в процессе развития». Исходя из такого строго научного посыла, смею с полной уверенностью сказать — мое становление в качестве летчика-истребителя завершилось благодаря И-16, и могу даже сказать, в каком полете.

Было прохладное монгольское утро. Солнце еще не показалось из-за посветлевшего горизонта. Тренируясь в зоне, я открутил мелкие и глубокие виражи и перешел к вертикальным фигурам: переворот — боевой разворот, снова переворот — петля-иммельман и опять переворот — боевой разворот, но теперь в другую сторону. И-16 вертелся послушно, перегрузки были умеренными, как бы это сказать, без лишнего пафоса — пилотировалось легко, спокойно, радостно. Но вот, выходя из очередного пикирования, обнаружил — пулеметный лючок на правой плоскости открылся и безобразно мотается… Это показалось более чем странным: перед вылетом я тщательно проверил все замки… Впрочем, теперь, в полете, меня занимало другое: как поведет себя машина после выпуска шасси? Предположить можно было все, что угодно: вот колесо выходит из купола, и воздух получает свободный проход с нижней поверхности крыла к верхней… Не изменится ли обтекание всей плоскости? Живо представилась эпюра обтекания из учебника аэродинамики, и тут же возник новый вопрос: а что может случиться, когда я уменьшу скорость перед приземлением?

Жизнь в авиации — сплошные зачеты: плановые, сезонные, инспекторские, но такой «билет» мне достался впервые. Рации на машине не было, «посоветоваться» с землей я не мог. Значит, надо решать и действовать на собственный страх и риск.

Решать и действовать! Может, именно в этих двух словах и сконцентрирован весь смысл ремесла пилота?!

Поднявшись на три тысячи метров, я выпустил шасси. Машина вела себя без заметных отклонений, может, чуть кренилась вправо. «Так, — сказал я себе, — управляемость с выпущенным шасси сохраняется. Попробуй уменьшить скорость». Высоко над землей я осторожно имитировал действия, которые предстояло произвести на посадке. «Ишачок» спокойно планировал, никаких опасных признаков неповиновения не обнаруживая. А в голове высвечивались избранные места из полного курса аэродинамики. Я старался вообразить, как сместится положение центра давления, когда я увеличу угол атаки, приближаясь к посадочному: И-16 обладал свойством сваливаться на крыло при перетягивании ручки… в конце концов после всех проб я пришел к выводу — сесть с открытым

пулеметным лючком можно. Пожалуй, я напрасно говорю — лючок, откидная поверхность была довольно значительная, с хороший лопух…

Итак, решение было готово. А еще задолго до этого я прочно усвоил первейшее правило авиации: приняв однажды решение, даже худшее из возможных, не изменяй его. Не надо удивляться: последовательные спокойные действия всегда предпочтительнее, чем бессистемные метания.

Снижаюсь. Сажусь. Лючок открылся на правой плоскости: никто с командного пункта этого заметить не мог, правое крыло от руководителя полетов скрыто фюзеляжем. Мне бы, дураку, радоваться и молчать, но так хотелось показать, какой я молодец. Справился! Сработал! Глядите… Достанься самому Чкалову такая посадка, даже он не сделал бы ничего сверх! Но… Инженер полка, едва глянув на плоскость, врезал механику пять суток гауптвахты — за халатное исполнение служебных обязанностей, а точнее, за выпуск самолета в полет без стопорной шпильки пулеметного лючка. Командир полка спросил сурово:

— А ты, слепая задница, куда смотрел?

Взыскание мне, правда, не объявили. Решили, видно, что я и так натерпелся страха и впредь буду внимательнее.

Вот этот полет и реакция «земли» завершили мое профессиональное становление. Всего за четверть часа я не только напереживался, но и усвоил массу полезного. Прежде всего — лишних знаний не бывает. Хотя никакие знания сами по себе не имеют смысла, если человек не способен принимать разумные решения. Однако и разумные решения — половина дела. Принятые решения надо выполнять — последовательно, спокойно и осмотрительно. И еще я усвоил: язык мой — враг мой.

Хорошо летает тот, кто, во-первых, совершает меньше ошибок, во-вторых, быстро их исправляет, в-третьих, никогда не повторяет старых промахов. С этим я и живу с того дня. И даже самые неблагоприятные обстоятельства — а такие случались не однажды — не смогли поколебать моей уверенности: я — летчик.

А начался для меня И-16 полетом на спарке УТИ-4. Эта учебно-тренировочная машина была тем же «ишачком», только со встроенной второй кабиной для инструктора. Инструктора звали Артем Григорьевич Молчанов. Прежде чем стать военным летчиком, он успел изрядно полетать на планерах, имел в кругу парителей, что называется, имя и популярность. ФАИ — Международная авиационная федерация — отметила Молчанова особой грамотой, за первое в мире исполнение обратной петли на планере.

Позже, когда я стал заниматься литературой, один из первых

опубликованных рассказов я посвятил Артему Молчанову. Рассказ невелик, позволю повторить его здесь:

«Вы говорите, настоящий летчик никогда не бывает доволен собой. Это правильная мысль, очень правильная. Вот Артем Молчанов, например, увидел пилотаж Чкалова — заболел, получил, можно сказать, ранение в самое сердце. Поразило его не вообще мастерство великого летчика — Молчанов и сам был сильным пилотом. Не удивили его ни чистота, ни высокий темп, ни своеобразие чкаловской работы, потрясла ничтожная высота, на которой Чкалов свободно и красиво управлял машиной. Выходя из пикирования, он пригибал траву воздушной струей, в считанных метрах над стартовой дорожкой пролетал вверх колесами, переворачивался, брал высоту и снова шел на сближение с земным шаром.

Молчанов лишился покоя. Он был слишком опытен, чтобы пытаться повторить чкаловский рисунок, и слишком молод, чтобы не мечтать о нем.

Нет летчика, который бы не боялся земли. Земля не прощает ошибок пилоту. На того, кто выполняет фигурный каскад в непосредственной близости отлетного поля, вполне распространяется солдатская пословица: «Сапер ошибается только раз в жизни». Летчик — тоже.

На высоте трехсот-четырехсот метров Артем пилотировал уверенно и эффектно, но спуститься ниже не позволял трезвый расчет. Нужна была специальная тренировка. Но каким образом убедиться в точности своей работы, как до метра проверить себя? Этого Артем не знал.

Летал Молчанов много, по-истребительски энергично и дерзко. Искал в каждом полете ответа, но не находил. А ответ был где-то рядом, протяни руку — бери… Однажды, разогнав машину, Молчанов крутой горкой полез вверх. Метнулась на подъем стрелка вариометра, на мгновение пропал горизонт, машину окутало мутно-белое месиво облаков. Но это случилось только на одно мгновение: продолжая набирать высоту, истребитель легко вырвался навстречу солнцу. Артем оглянулся и ахнул. Вот она, «условная земля»! Ровное поле пушистых белых облаков лежало под ним. Пропадающее с высотой ощущение скорости полета с особой силой захватило Молчанова. Косая тень истребителя стремительно перемещалась по облачной равнине.

Не раздумывая, начал Молчанов пилотаж и сразу убедился, как правильно сделал, начав его именно здесь, над облачным полем, а не над жесткой планетой: на первой же фигуре машина зарылась в облака. Снова и снова пытался Молчанов повторить чкаловский пилотаж. Но напрасно. То, что удавалось Чкалову,

для Молчанова каждый раз заканчивалось «катастрофой».

На аэродром он вернулся расстроенный, сказал друзьям:

— Сегодня я шесть раз был покойником. Условно, правда, но все равно обидно. Главное, не пойму, в чем дело, в чем секрет, где собака зарыта?

В ответ на такое необычное сообщение товарищи не преминули окрестить Артема «условным покойником». Прозвище — как репей, не сразу отстанет. Прошел июль, август был уже на исходе. При каждой возможности «условный покойник» летал за облака. Тренировался Молчанов упрямо и настойчиво. Не сразу над облаками начинал он теперь пилотаж. Брал заведомо увеличенное превышение, а потом постепенно сокращал его, сбрасывал метр за метром. Он приучал себя к малым высотам. Друзья не забывали его первой неудачи, с сомнением относились к заоблачным тренировкам, при случае посмеивались:

— Еще жив? Смотри, «условный», не обидь Чкалова!

А Молчанов продолжал летать. Чем дольше он тренировался, тем меньше слышал насмешек. Упорство всегда покоряет. В дни, когда небо было особенно ясным, когда отсутствовала «условная земля», Артем нервничал. Он ждал своего часа, готовился к нему. И этот час пришел. Молчановская машина пронеслась над летным полем. Высота — метр. Уверенно, от самой земли начал Артем пилотаж. Четок и чист был этот пилотаж, крепка и уверенна истребительская хватка. Трава ложилась за крылом. Машина словно дразнила землю: «Врешь, не возьмешь!» Пространства на ошибку не оставалось. Но ошибка была исключена. Артем выверил каждый вздох над «условной землей».

Вот такой он был человек — Молчанов.

А время суровело невозможно быстро. Наркомом, по-нынешнему — министром обороны, назначили маршала Тимошенко. На свете немного людей, которых бы я ненавидел, и первым в этом списке числю Тимошенко — кавалериста, выползка из гражданской войны. Тупой солдафон, заняв главный армейский пост, он объявил форменное гонение на авиацию. Пилотаж?! Какой еще пилотаж?! Глупость и озорство. Отменить. Как — совсем? Без пилотажа нельзя! Тогда ограничить! И кормежку ограничить… подумаешь, летчики! Разъелись! Строевой им прибавить! В противогазах тренировать! И никаких привилегий! Синюю форму — содрать! И почему все летчики офицеры? Разврат. Выпускать сержантами. Ну и что — обещаны кубари?! Обойдутся. Я наведу порядок! Я научу вас свободу любить!..

Вы, наверное, обратили внимание — прямую речь даю без кавычек. Приведенный текст, понятно, не подлинный, я

реконструировал его, основываясь на приказах, пользуясь цитатами, что запестрели в ту пору на плакатах, изображавших «любимого наркома»…

И в это самое мракобесное время, когда усилиями Тимошенко и его подпевал авиация была загнана в угол, лейтенант Молчанов летал с нами, желторотыми, за облака и там, вдали от начальства, показывал, на что способен И-16. Больше того, он учил: делай, как я! В жизни улыбка и слезы — рядом: вспоминаю с теплотой и умилением Артема, а следом накатывает волна горчайшая…

На западе шли настоящие воздушные бои, газеты задыхались от восторга, описывая молодецкие русские тараны, будто не понимали — всю авиацию противника одной удалью не переколотить, а мы, вчерашние ученики Артема Молчанова, играли в войну.

Один У-2 условно изображал звено бомбардировщиков. А один И-16 — соответственно — условную пару прикрытия стратегического объекта. Сменив в воздухе Толю Волкова, барражирую над сопкой, высящейся над левым берегом Онона, реки суровой — холодной и полноводной. Хожу над сопкой, вроде бы стратегическим объектом, а «противника» все нет и нет. Наконец, замечаю звено У-2, по правилам игры это целая эскадрилья. Ползут У-2 бреющим и вовсе не со стороны аэродрома, а откуда-то с севера. Хитрецы! Сваливаюсь полупереворотом, ловлю в прицел фото-кино пулемета ведущего и, вскинувшись на высоту, повторяю атаку. Вижу, как У-2 сбрасывают учебные бомбы на очерченный известковый круг. Есть попадания или нет, меня, признаться, не волнует. Игра же! Атакую снова и еще раз… и еще… В фото-кинопулемет вмонтированы часы, они покажут при дешифрировании, что случилось раньше — я «сбил противника» или «противник» поразил цель.

На третьем или четвертом заходе по «бомбардировщикам» замечаю: из-под крутого берега Онона выскакивает пестро раскрашенный — весь в камуфляжных разводах — И-16. На такой машине в нашей эскадрилье летает только Волков. Толе положено быть на аэродроме, я ведь давно сменил его. Но он вернулся и тоже атакует. «Как бы не столкнуться?» — успеваю подумать, и тут У-2 выходят за пределы зоны прикрытия. Смотрю на часы: барражировать мне остается еще пять минут, а там на смену прилетит Горшков. И игра будет продолжаться.

В назначенное время сменяюсь и топаю домой. Легкое нарушение, признаюсь, имеет место: над рекой безо всякой необходимости иду бреющим. Очень уж красиво — нестись ниже

обрывистого берега. Дух захватывает! Проскакиваю над островком. И не сразу осознаю — с безымянного клочка земли, делящего реку на два рукава, поднимается дым. И только в наборе высоты соображаю: а с чего бы дым? И сразу делается тревожно… Возвращаюсь поглядеть, выяснить.

На островке чадит вдребезги разнесенный И-16. Оторванная плоскость в камуфляжных кляксах. Снижаюсь, чтобы разглядеть получше, и, кажется, вижу: Толя выброшен при ударе из кабины, он лежит метрах в пяти от фюзеляжа, раскинув крестом руки…

Вечером, не находя себе места, тащусь в санчасть. Это бессмысленно расспрашивать доктора Иванова о непосредственных причинах Толиной смерти. Толи нети не будет, с этим надо смириться. Но мне тошно в землянке-казарме, тем более, что к этому времени здесь кое-что произошло.

Когда я после полетов добрался до своей койки, взглянул на стоявшую рядом кровать Толи, обнаружил — со спинки исчез фотоаппарат ФЭД. Толя постоянно возился с камерой, он любил фотографировать, хотя снимал, честно говоря, неважнецки. Кликнув дневального, я спросил: «Где аппарат?» Оказалось ФЭД еще во время обеда забрал замполит. Пошел к нему. Новиков, гундося и размахивая руками, стал объяснять, что отправлять аппарат матери Волкова нет смысла («на что он старухе?»), лучше Новиков подкинет ей от себя деньжат… «Сколько там он стоит — рублей восемьсот?»… Буханка хлеба на Читинском базаре стоила в ту пору примерно столько же. «Ты — мародер и сволочь!» — сказал я и подкрепил слова действием…

Именно в ту минуту я утратил веру в комиссаров.

Теперь же, вечером, я шел к доктору Иванову. В армейские врачи он был мобилизован по случаю войны. Человек образованный, Иванов любил нас, летчиков, всегда старался выручить. Шел я к нему, не очень и сознавая, за утешением, за сочувственным словом. В тамбуре санчасти спугнул здоровенную бурую крысу. Подумал невольно: «Не к добру»… Приемная оказалась пустой. Резко пахло аптекой. Толкнул дверь в перевязочную и… нет, не буду… Никому не пожелаю взглянуть на вскрытое тело друга. Не дай Бог даже врагу.

Прошло пятьдесят лет. Срок серьезный. Но всякий раз, когда слышу популярную песню, бодро утверждающую, как нам нужна победа, одна на всех, а что касается цены, мелочиться не будем, за ценой не постоим, в памяти моей всплывает, высвечивается Онон, и дым над малюсеньким островком, и сумерки в санитарной части, и сине-красная ткань вынутых из Толиной груди легких…

Совсем недавно случилось разговориться с генералом,

участником Афганской войны. Среди прочего услыхал от него доброе слово о командире вертолетного полка А. В. Цалко: «Хорошо воевал мужик, людей жалел, берег каждого»… И немного отпустила тоска, всю жизнь преследующая меня, — сколько хороших друзей я потерял совершенно зря, напрасно? Как легко отказались наши начальники от клятвы — воевать малой кровью, воевать на чужой территории. Но не буду отвлекаться. Моя тема — И-16, он в нашем горе не виноват. Что мог, он совершил. Справедливо отстаивал «ишачка» Чкалов. Мало нынче нас осталось, тех, кто летал на И-16, будь на то моя воля, каждому выдал бы памятный знак — золотая окрыленная пуля, так он смотрелся, наш ишачок в профиль! И пусть бы молодые завидовали…

Глава шестая
Время не только деньги

По мере того как американское крылатое выражение «время — деньги» приобретает все большую «крылатость», облетая мир, наверное, в мозгу каждого авиационного конструктора зарождается, вспыхивает, растет, тлеет, беспокойно ворочается, словом, не дает покоя мысль — пора создавать что-то из ряда вон…

В тридцатые годы такой мыслью была идея скоростного пассажирского самолета. Машина виделась этакой пожирательницей пространства, покорительницей еще не покоренных вершин на земле, непересеченных пока океанских далей. Но отбросим слова-бантики. Требовался самолет с высокой скоростью, большим потолком и со значительной дальностью. Было очевидно — требования слишком противоречивы, разом их не решить. Все были единодушны: начинать надо с покорения скорости. Именно скорость стала в то время навязчивой идеей конструкторов. В США и Германии появились первые скоростные пассажирские самолеты, такие разработки имелись и у нас в стране. В 1932 году Харьковский авиационный институт под руководством И. Г. Немана сконструировал и построил самолет ХАИ-1. Он поднялся в воздух 8 октября. То была первая в стране машина с убирающимся шасси. Скорость превысила 300 километров в час. С 1934 и до 1937 года было построено 43 таких самолета. Для пассажирской машины не столь уж мало, как может показаться непосвященному.

На основе ХАИ-1 несколько позже была сконструирована и строилась серийно военная модель — Р-10. Случай редчайший: обыкновенно бывало наоборот — из военного самолета, на его базе, развивался гражданский вариант конструкции. Р-10, самолет разведчик, был оснащен двигателем М-25 мощностью в 750 лошадиных сил и превосходил по скорости распространенные в ту пору истребители-бипланы. Чисто внешне машина смотрелась весьма приятно — благородные аэродинамические формы, никаких подкосов, расчалок, столь обычных в то время и, главное, конечно, — убирающееся шасси. Поставленный рядом со своим предшественником, разведчиком Р-5, Р-10 без слов утверждал: вот он — прогресс!

На Р-10 я выполнил всего три полета по кругу, налетал двадцать одну минуту. А место в моей жизни эта машина заняли совершенно особое.

Поколение пилотов, подросшее непосредственно в предвоенные годы, воспитывалось на лозунге: летать быстрее всех, летать выше всех, летать дальше всех! Так сформулировал нашу главную задачу Сталин. После аэроклуба я попал в Борисоглебск. Когда-то здесь обучался Чкалов, и школа носила его имя. Здесь готовили истребителей. Нам внушали — нет летного звания выше и службы почетнее, чем служба в истребительной авиации. Нам полагалось усвоить: летчик-истребитель — «самый-самый» из всех выдающихся, обласканных уважением авиаторов.

Война в Испании, кстати сказать, и многочисленные награждения «за образцовое выполнение специальных заданий в Н-ских условиях», как это тогда именовалось, очень способствовала росту престижа истребителей. Как мы ни маскировали свое участие в боевых делах Испании, это был «секрет полишинеля». Все знали: наши там, наши дерутся с фашизмом. Истребитель — победитель! Это синонимы.

Даже в Наставлении по воздушному бою, изданному, если память мне не изменяет, в тридцать шестом году, не нашлось места разделу «Вынужденный выход из боя». Само собой подразумевалось: истребитель просто не имеет права не уничтожить противника… Болезнь шапкозакидательства назревала медленно, всю ее опасность мы осознали только в сорок первом и то не сразу… А до того:

Мы чкаловцев имя нигде не уроним,
Когда же придется в бою,
В короткой погоне врага мы нагоним,
И жизнь не спасет он свою…

Такие вот немудреные стишата я кропал для стенгазеты «Контакт», и как ни странно, сие «рукоделие» принимали на ура.

Налетав в школе на истребителях И-5 и И-16 считанные часы, я тем не менее нисколько не сомневался в своем жизненном предназначении: догнать, перехватить, уничтожить.

Первые же месяцы войны со всей очевидностью выявили — самолетов у нас намного меньше, чем летчиков. Молодых пилотов не столько распределяли по строевым частям, сколько распихивали по резервным, запасным и иным тыловым полкам. В числе прочих выпускников я загудел в ближнебомбардировочный и разведывательный полк, даже не подозревая, что «истребительство» мое окончено. Только прибыв в в/ч, номер такой-то, обнаружил казарму, тесно набитую двухъярусными койками, и прочитал в изножье: «Стрелок-радист младший

сержант Фокин». Это открытие повергло меня в полнейшее отчаяние. Первым, с кем я попытался объясниться, оказался старшина эскадрильи, усатый флегматичный сверхсрочник. Он невозмутимо выслушал полные пафоса и тоски слова об истинном предназначении истребителя и спокойно спросил:

— Ты талоны на довольствие получил?

— При чем тут талоны, какие талоны?

— Я спрашиваю: талоны в столовую получил?

— Ну получил, получил…

— Тогда все.

С этими словами старшина отвернулся, утратив всякий интерес ко мне, и принялся перекладывать какое-то свое барахло в каптерке. Не успокоившись, я незамедлительно рванул выше. К замполиту. Но и здесь меня ждало разочарование. Война, время суровое, нельзя свое ставить выше общественного, к тому же приказы не обсуждают, приказы исполняют… Раз прислали, надо служить…

Что было делать?

Прежде всего я решил заявить себя как летчик. Сдал зачеты по материальной части Р-10 на отлично. Выполнил контрольно-провозной полет на УТИ-4 и оказался один на один с Р-10. Не хочу вспоминать недостатки этого самолета, конечно, к сорок первому году машина устарела, но источник моей неприязни к Р-10 лежал в другом — Р-10 НЕ истребитель! Выполнив три полета по кругу, я со всей категоричностью двадцатилетнего нахала заявил: самолет — говно, летайте, кому нравится, а я не буду!

Ночь я спал плохо, соображал, как бы мне смыться из этой в/ч, куда я попал, скорее всего, по недоразумению. И хотя в глубине сознания тревожно повторялись комиссарские слова: война… приказы не обсуждают… надо служить, я *решил явиться к командиру полка, положить* шлемофон на стол и картинно объявить:

— Больше я на Р-10 не летаю.

— Не понял, — совершенно искренне сказал командир, — что, собственно, случилось?

Тут я толкнул речугу, вспоминать которую и сегодня, пятьдесят лет спустя, неловко. Смысл моей идиотской мелодекламации сводился к тому, что истинный истребитель вскармливается для воздушного боя. Скорость, маневр, огонь! Летать на аппарате, который «час думает, реагировать ему на отклонение рулей или нет, для меня просто оскорбительно»… Как ни странно, у командира полка хватило терпения выслушать мой бред до конца.

— Отказ от полетов в военное время — дело, как вы должны понимать, подсудное. Смотрите. Вам жить. Советую подумать. Останетесь при своем решении, подайте рапорт по команде, а пока будем считать: вы ничего не говорили, я, соответственно, ничего не слышал.

Недолго думая, рапорт я сочинил: «Прошу перевести меня в часть, где летают на И-16 или любом другом типе истребителя». Последнее слово я трижды подчеркнул. Гром не грянул. И ничего вроде не случилось, если не считать, что на очередные полеты меня не запланировали, а послали в стартовый наряд. Они летали, а я махал флажками. И… томился неопределенностью.

Прошло пять дней. Среди ночи меня растолкал дневальный. Оказалось, вызывает уполномоченный СМЕРШ — военной контрразведки. Почему сотрудники этой конторы предпочитали ночные беседы дневным, не знаю, но так было.

Тесноватая землянка показалась хмурой, сыроватой, неуютной. Чахоточного вида капитан грыз ногти. Расспрашивал долго и странно: «Ваша матушка родилась в Варшаве? Откуда вы знаете немецкий? Кто из родственников живет или похоронен вне пределов Союза? Вы бывали в Крыму? Когда? А точнее?..» Так продолжалось целую вечность, потом он спросил каким-то совсем другим голосом:

— А как ты умудрился столько на У-2 напилить?

Я объяснил, что маленько по инструктор ил в аэроклубе, старался нацарапать побольше налета… но он перебил меня:

— И теперь все псу под хвост! Налет, налет… Чего уставился? Я тебе, дураку, не враг, я сам из летчиков… Бывший. На Халхин-Голе, к твоему сведению воевал. У меня половина желудка оттяпана… стал бы я иначе сидеть в этом дерьме?! — И капитан популярно объяснил мне: отказ летать на боевом самолете легко приравнять к дезертирству. За это — трибунал. И тогда — не меньше года штрафного батальона. — Понимаешь, куда ты влез?

— И что же делать? — невольно спросил я, хотя просить совета у этого капитана, возможно, и на самом деле бывшего летчика, ужасно не хотелось.

— Что делать? Что делать? Раньше надо было думать. Соображать… — Он долго барабанил пальцами по столу, вроде отваживался — говорить или нет. Наконец я услышал: — Последний шанс — напиши командующему. Не знаю, что и как надо писать, это ты сочинитель «Мы чкаловцев имя нигде не уроним…» Вот и сообрази: генерал — герой Испании, истребитель. Проймешь его — выручит, а больше тебе никто не поможет.

— Куда писать, — нерешительно спросил я. — Небось, не

дойдет до него.

Капитан снова долго барабанил пальцами по столу, прежде чем я услышал:

— Вот бумага, пиши. Дам домашний адрес его, а больше ничего не могу.

И что вы думаете, через неделю я предстал пред ясными очами генерала.

— Это ты истребитель? — жестко спросил герой Испании, разглядывая меня пристально и, как мне показалось, недоброжелательно.

— Так точно, товарищ генерал-майор! — отступать было некуда.

— Молчи, истребитель! Как это ты догадался от полетов отказаться? А?

— Хочу на И-16, товарищ генерал…

— Мало кто чего хочет, истребитель! Я, может, тоже хочу… Ты почему, на каком основании хочешь?

— Так истребитель я, учился в Борисоглебске… Товарищ генерал-майор…

— Генерал-майор, генерал-майор, что ты заладил, как попугай? Сам знаю, кто я! Куда мне тебя девать, куда — вот вопрос… Машин нет. А ты — нарушитель, разгильдяй, понятно? Вот отправлю на У-2.

Где-то подспудно меня шибануло малодушной радостью — не в штрафбат все-таки! А У-2 — «парень» свойский, не подведет. Но какой-то черт словно за язык меня дернул:

— Товарищ генерал-майор, а на И-16 никак нельзя?

Он ругался минут пять. Мой аэроклубный инструктор был просто жалким дилетантом в сравнении с героем Испании. Но и генерал иссяк:

— А теперь ты чего хочешь? — отдуваясь, спросил он.

— Честно говоря, я бы очень-очень просил вас послать меня на фронт, в истребительный полк, в любой.

Генерал поднял телефонную трубку и сказал коротко:

— Захаров, ты? Зайди ко мне.

Захаров тоже был испанским героем и служил заместителем командующего.

— Слетай с этим кретином, погляди, что он за истребитель, — распорядился командующий, — я что-то сомневаюсь, он нормальный или с приветом…

У «испанцев» была особая выучка. Начальником Борисоглебской школы был в мое время полковник Валентин Петрович Ухов, тоже герой Испании. Когда случалось ЧП — курсант засыпал на посту или опаздывал из увольнения, и

начальнику школы докладывали об этом, — он неизменно приказывал:

— В восемь ноль-ноль — к первому ангару. Проверю технику пилотирования…

Испытанные войной, эти люди понимали — летчика надо беречь.

Мне вернули И-16. Я очутился в запасном истребительном полку. Правда, поставили условие: если я только трепану, как добивался и добился своего от командующего, он меня из-под земли достанет и тут же загонит к черту на рога, в саперы, в минеры, в пехоту!..

Минуло много-много лет. Было какое-то торжественное собрание в Доме летчика (существовал одно время такой дом, отданный потом цыганскому театру и ресторану). В толпе собравшихся я неожиданно обнаружил моего бывшего командующего. Он постарел, заметно огруз, но я его все равно узнал. Шевельнулась мысль: подойти? А что скажу? Не может он меня помнить — не та я персона… Уже собрался нырнуть в зал, когда услышал:

— Вот ты, истребитель, подойди-ка сюда! Фамилию запамятовал, а личность признаю. На чем изволишь летать, истребитель?

Глупея от счастья — узнал! — я достал пилотское свидетельство летчика-испытателя и протянул генерал-полковнику.

Он раскрыл блестящую коричневую книжечку и прочел вслух:

— «Разрешается летать на всех типах современных самолетов». Вот как, — сказал герой Испании, — а что я тебе говорил?!

И тут я припомнил: у него было необыкновенное, единственное в своем роде прозвище: Генерал Застрелю, но в моем сознании он — Истребитель!

Глава седьмая
Выручай, лапоток!

В предвоенные годы, когда конструкторский коллектив ЛаГГ (Лавочкин, Горбунов, Гудков) только складывался, споры, какой двигатель — с водяным или воздушным охлаждением — предпочтительнее, шли полным ходом. Молодые авиастроители «поставили» тогда на жидкостной мотор и сработали сперва ЛаГГ-1, следом — ЛаГГ-3. Не отважусь утверждать, будто самолеты получились неудачными, все в конечном счете познается в сравнении, знаю: летчики, начавшие войну на «лаггах», а потом пересевшие на «яки», отдавали единодушное предпочтение «якам». Говорю об этом, понятно, не в укор создателям «лаггов», просто констатирую факт, всем известный.

АШ-82 — звездообразный, двухрядный, мощный, воздушного охлаждения двигатель — пошел в серию уже во время войны и сразу зарекомендовал себя с наилучшей стороны. Двигатель как бы сам нашел себе подходящий самолет и кинулся к нему в объятия. Так или иначе, рождение Ла-5 — прямое следствие этой «встречи».

На «лаггах» мне летать не пришлось. Судить по личным впечатлениям поэтому не могу, а к самолетам Лавочкина более позднего периода я привязался сразу, испытываю к ним самые нежные чувства и поныне. На истребителях Яковлева я полетал, опробовал почти все существовавшие в свое время модификации. Хорошие были машины. Могу ли сравнить, скажем, Як-7 с Ла-7? Могу, но, извините, делать этого не стану: любовь, ревность, измена — область интимная, а интим — не для публичного обсуждения.

Переделать ЛаГГ-3 под двигатель АШ-82 конструкции Швецова оказалось непросто, но фронт требовал: после первых оглушительных ударов мы же остались почти без авиации, и люди работали, не жалея себя.

Первый полет Ла-5 состоялся в начале сорок второго года. Машина сразу же пошла в серию и появилась на фронте под Сталинградом. В начале сорок третьего конструкторское бюро А. Д. Швецова выпустило двигатель АШ-82ФН с непосредственным впрыском топлива в цилиндры. Усовершенствованный, этот мотор был и мощнее, и надежнее своего предшественника. Лавочкин тут же использовал новый двигатель, и на фронт пошли Ла-5ФН. Крылья этих машин получили автоматические предкрылки: часть деревянных

конструкций заменили металлическими, значительно улучшили теплоизоляцию кабин, облегчили шасси. Ла-5ФН строили массово, выпустили около тысячи штук. В боях за Курск, летом сорок третьего, этими самолетами были вооружены целые соединения. Самый результативный советский летчик-истребитель той войны Иван Кожедуб сбил 62 самолета противника воюя на «Лавочкине».

Похвастать многими знакомствами со знаменитостями не могу, никогда меня особенно не тянуло на встречи с тузами, но с Семеном Алексеевичем Лавочкиным, конструктором из первой, я полагаю, пятерки наших авиастроителей, судьба свела. Получилось это совсем неожиданно. Отлетав свое, списанный беспощадной медициной с летной работы, я пробовал силы на журналистском поприще, и «Литературная газета» в лице Анатолия Аграновского предложила, принимая во внимание мою причастность к авиации, раздобыть интервью у кого-либо из выдающихся авиаконструкторов.

Требовались мысли о техническом прогрессе, горизонтах развития техники, особенно автоматизации. На всю жизнь запомнил, как пытался проявить настойчивость в телефонном разговоре с Туполевым и разъяснить ему, сколь это важно — интервью в «Литературке». Видимо, я изрядно надоел Андрею Николаевичу, он слушал-слушал и как отрубит своим незабываемым высокого тембра голосом:

— Я уже все понял и не смею больше занимать ваше время. Яковлев болел. Ильюшин только что уехал в отпуск. Испытывая тоску и тревогу (ну как и он откажет, «не посмеет отнимать у меня время»), позвонил Семену Алексеевичу. Без восторга («Я, откровенно говоря, не очень верю в пользу общественной работы»), Лавочкин встретиться согласился: «Приходите, пока я дома».

Не чуя ног, лечу на улицу Горького. Застаю Семёна Алексеевича за непонятным занятием: большой, грузный, он возился в тесноватом коридоре с телевизором, повернутым почему-то экраном к… стенному зеркалу. При этом Семен Алексеевич вполне цензурно и вдохновенно ругался. Запомнились и второстепенные детали — белая крахмальная рубашка, темно-синие брюки с широкими голубыми лампасами. Разговор наш начался несколько неожиданно:

— Идиоты, — проникновенно возгласил Лавочкин, показывая отверткой на зеркало, — регулировочные верньеры вывели на заднюю панель, вот и придумывай, как ими пользоваться, чтобы крутить и наблюдать за изображением…

Тут я невольно засмеялся. Кажется, хозяину это не

понравилось, он насторожился:

— Странно, чему, собственно говоря, вы так откровенно радуетесь? Что здесь может быть смешного?

— Это я над собой! Не сообразил, когда вошел, для чего вы телевизор носом в зеркало уткнули и почему гримасы себе строили…

— Гримасы? Я?! Серьезно? Не заметил… Но если правда строил, так не себе… нет… а этим кретинам.

Лавочкин очаровал меня сразу: он был чрезвычайно интересным собеседником, легким, остроумным и неожиданным. Интервьюировать его было приятно и весело, материал, можно сказать, так и шел в руки. Подумал в какой-то момент, пора, наверное, и честь знать, но уходить не хотелось, и я спросил, растягивая время:

— Семен Алексеевич, а как вы думаете, самолеты, да и вообще машины, могут быть похожи на своих творцов?

— В каком, извините, смысле?! Портретно? — Он смотрел на меня явно иронически. — Если это иметь в виду, еще раз извините, сие есть собачья чушь…

— Но мне представляется, что Ла-5ФН в чем-то очень напоминает вас — повадкой…

— Позвольте, а как вы можете судить о повадках машины? Почему Ла-5ФН?

Признаюсь: мне довелось полетать и на Ла-5, и на Ла-7, и на Ла-9, едва ли не на всех модификациях, так что некоторое представление о повадках этих машин я имею. И знаете, что последовало за этим? Семен Алексеевич потребовал, чтобы я подробно и доказательно перечислил известные мне недостатки его машин. Я старался исполнить это требование, но получалось не слишком убедительно: все время, помимо воли, перескакивал с «мелких огрехов» на «крупные достоинства» истребителей фирмы «Лавочкин»…

Мое первое личное знакомство с самолетом «Лавочкин-5» произошло под Харьковом. Машина сразу же приглянулась, хотя многое после И-16 выглядело непривычным. Ну, скажем, убирать шасси было в тысячу раз проще, ничего не крутить, только перевести кран в положение «Уборка шасси». А какой шикарный фонарь прикрывал кабину — обзор громадный, «соплю из носа не тянет». Это нововведение так мне понравилось, что в первом же полете я выполнил посадку с закрытым фонарем. И тут же схлопотал взыскание. Не полагается!

— Но почему?

— По инструкции!

— Это же нелепо с точки зрения здравого смысла!

— Что за дурацкая привычка — рассуждать? Больно ты умный. Повторишь такую посадку, обещаю пять суток…

И я повторил. А он, командир полка, как и полагается, слово сдержал.

На фигурах высшего пилотажа «Лавочкин» показался несколько грузноватым, заметно тяжелее «ишачка». Но как брал высоту, как послушно крутил восходящие бочки, хоть две, хоть три подряд! На моем первом Ла-5 стояли предкрылки. Прежде я ничего подобного не видывал. Стоило чуть перетянуть ручку, приблизиться к опасному углу атаки, предкрылок автоматически отходил от кромки и встречный поток воздуха проникал сквозь щель, «смывая» с плоскости вредные завихрения, не позволяя машине срываться в штопор. Мне очень понравилось наблюдать, как похлопывают на пилотаже предкрылки, бдительно страхуя летчика, стремящегося выжать из машины все, плюс чуть-чуть сверх…

Словом, с Ла-5 я поладил сразу, по самоуверенности мне даже казалось, что любовь с первого взгляда возникла взаимная. Признаться, от этой красавицы-машины я не ожидал никаких неприятностей. Но не зря говорят: любовь зла…

Пилотирую в зоне. Накануне на машине сменили мотор. Полагается его облетать. При этом форсировать двигатель нельзя, и я очень плавно увеличиваю обороты, стараясь вообще не выходить на полную мощность. Конечно, пилотаж при этом получается ленивый, но я же не в День авиации показываю свое искусство публике. Словом, на этот раз я все делал строго по инструкции. И тем не менее, не помогло. В первое мгновение я просто ничего не понял — под капотом жутко грохнуло, что-то вырвалось сквозь металл, вытягивая за собой рыже-черный огонь, лизнувший лобовое стекло. И сразу адски задымило.

По ступенькам сознания запрыгали мысли. Высота? Три тысячи. Зажигание. Выключено. Молодец… Пожарный кран? Перекрыт. Правильно… Где аэродром? Слева… Попаду? Должен…

И как бы вторым планом представилось: вот я уже сел. Немедленно начнется: двигатель не перегрел? Может, на вертикальных фигурах форсировал? Винт полностью облегчал? И еще, и еще, и еще… Когда случается чрезвычайное происшествие, вынужденная посадка или катастрофа, начальство всегда старается списать вину на летчика — живого или мертвого, все равно.

Ситуация вполне позволяла плюнуть на все и прыгать с парашютом. Пожар в воздухе! Со старта это должно быть определенно видно. Машина пока управляема. Могу открыть

фонарь, шибануть ручку к приборной доске, и меня, как пробку из бутылки шампанского, высадит на волю. Но я не прыгаю. Шансов на справедливость это не прибавит — поди проверь, что там накопает аварийная комиссия, когда станет рыться в обломках моего бедного «Лавочкина»?!

Высота две тысячи метров. Летное поле слева. Огонь я, кажется, сбил глубоким скольжением, а может, он сам собой прекратился. Но дым валил еще сильно. Передаю на землю по рации: «Иду на вынужденную». От сообщения подробностей воздерживаюсь, научен: язык мой — враг мой. Молчаливый летчик предпочтительнее разговорчивого.

— Что стряслось, семьдесят четвертый? — запрашивает земля.

— Полный отказ двигателя.

Стараюсь не отвлекаться, не думать о предстоящих объяснениях. Высота убывает, к сожалению, быстрее, чем хотелось бы. Решаю: не стоит тянуть на бетонную полосу, сяду на грунт, параллельно стоянке. Там не должно быть никаких препятствий.

Шасси? Подожди, рано… Щитки? Правильно, хотя и не по инструкции…

— Шасси! — заполошенно орет земля. — Семьдесят четвертый, у тебя шасси не выпущено! Как понял?

— Знаю. Успею.

Замки, на которых держатся убранные в купола ноги, открываю аварийным тросиком вручную, колеса выскочат теперь сразу. Ну, пора! Загораются зеленые лампочки. Порядок — ноги на месте. Сажусь.

Выясняется: в капоте здоровенная дыра. Головка первого цилиндра сорвана. Это она, как мне казалось, тянула за собой огонь из мотора. Дымок над двигателем еще лениво вьется и воняет обгоревшей краской.

Я счастлив! Никто не сможет упрекнуть, что это я сам, злонамеренно, свернул головку цилиндра и устроил пожар в воздухе для потехи собравшихся на земле. Дефект просто замечательный! Виновник очевиден — тот, кто перебирал двигатель в ремонтных мастерских. Так что ура!

Радовался я, однако, несколько преждевременно. За пожар с меня, действительно, не спросили, но долго выговаривали — почему я выпустил щитки прежде шасси? Сначала я пытался что-то объяснить с точки зрения аэродинамики, но, видя бесплодность этих усилий, разозлился и сказал:

— Еще древние утверждали: победителя не судят.

— Что? Это ты — победитель? — Полковник Крумпан от

такой дерзости даже в лице изменился. — А кого, собственно, ты изволил одолеть? Больно умный, как Хайм Юлий Цезарь…

Правда, взыскания на этот раз полковник на меня не наложил: машина была цела, и ему не имело смысла портить отчетность лишним выговором. И на том спасибо…

Уже под конец войны какая-то светлая голова распорядилась собрать скопившиеся на севере неисправные «Лавочкины», подлатать местными силами и перегнать для настоящего ремонта, куда бы вы думали? Аж в Пензу!

Мне достался суровый агрегат: все в нем было вроде бы «тип-топ», но полной заправки масла едва хватало на сорок минут полета. Гнать или не гнать? Командир эскадрильи внес предложение: бери канистру масла на борт. Если давление начнет падать, сядешь на промежуточном аэродроме — он показал подходящую точку, — не выключая двигателя, дольешь масла, по газам и — дальше! Предложение законопослушного майора было несколько неожиданным. И я ехидно заметил:

— А какой инструкцией мне руководствоваться, «доливая масло на работающем моторе»?

— Если бздишь, скажи прямо…

Мне не удалось образовать глагол первого лица единственного числа, и я ответил:

— С вашего благословения, лечу.

Мы договорились — все я буду делать не спеша: запускаю двигатель последним, чтобы не шуровать газом, строя не держу, а иду рядышком с группой на постоянных оборотах, может, так масла и хватит до самого Петрозаводска. Все было, кажется, предусмотрено, а получилось не по плану.

Группа расселась уже по кабинам, когда ведущий был неожиданно поднят со своего места: эскадрилью пожелал вести инспектор воздушной армии самолично. Понятно, о дефектах моего самолета он ничего не знал, о договоренности с командиром эскадрильи — тоже. Словом, еще на земле, обнаружив, что я не тороплюсь с запуском двигателя, ведущий, нарушая все правила радиообмена, понес меня на чистейшем русском языке. Дальше — больше! Ну, а я молчал — вступать в дискуссию при сложившихся обстоятельствах не имело никакого смысла. Свое дело я понимал так — кровь из носа, а до Петрозаводска доползи. Для этого следовало беречь масло и нервы. Остальное — чешуя.

Группа летела немного левее и чуть выше меня. Красиво держали строй мужики, как на параде. Вот только беда — минут через десять после вылета погода начала портиться. В этих краях такое часто случается. Только что был, как говорится, миллион на

миллион — и видимости, и высоты облачности, и вдруг — снежный заряд, мрак, ни высоты, ни видимости.

Решение? Снижаюсь. Вцепиться в самый верный на свете компас — в железнодорожное полотно единственной магистрали, она непременно выведет на Петрозаводск. Газ не сбавлять, регулятор винта не трогать. Сползаю пониже и лечу дальше.

Несколько радиовсплесков, характеризующих меня сами понимаете как, еще долетают из группы, а потом — тишина. Вероятно, инспектор отложил разбор полета на потом. А погода все портится. Следить за землей и за группой одновременно я уже не могу. Все внимание «железке». Главное — дотянуть до Петрозаводска.

«Лапоток», — говорю я самым подхалимским голосом, — если ты не дотопаешь до КПМ (конечного пункта маршрута), начальник сожрет меня со всеми потрохами. Ты понимаешь, «Лапоток». Кто он и кто я? Не подведи, «Лапоток», не будь свиньей, бродяга».

Поглядываю на манометр. Пока давление масла держится, а вот видимость уменьшается. Приходится снова снижаться. Аэродром, где можно было сесть и, не выключая двигателя, долить масла, судя по времени, я уже прошел. Лететь остается минут двенадцать.

Дойду или не дойду?.. Не паниковать! Столбы видны? Видны. Вот и держись за столбы. Давление? Не отвлекайся. Теперь это уже все равно. Пока винт крутится и движок тянет, надо лететь.

На аэродром я выскочил исключительно удачно, чуть довернулся и оказался в створе полосы. Сел, хотел уже сруливать, но подозрительный запах перегоревшего масла остановил. Выключил зажигание и скатился по инерции в сторону. Помнил: нельзя занимать посадочную, мужики на подходе. Но вслед за мной никто не садился. Группы и слышно не было. Про визуальное наблюдение вообще молчу: аэродром затянуло плотной дымкой…

Очень не хотелось отходить от машины. Стоя около теплого капота, прижимаясь щекой к нагретому дюралю, я, вероятно, о чем-то думал, хотя совершенно не помню, о чем именно. Подкатил штабной виллис и мигом доставил меня пред ясны очи самого командующего воздушной армии.

— Где группа? — спросил генерал, не дав мне доложить. — Ты же из перегоночной группы?

— Не знаю, где группа, товарищ генерал, — ответил я и начал объяснять, как и почему пришлось лететь, не придерживаясь общего строя.

Генерал слушал рассеянно, и не удивительно: его тревожила

судьба перегонной группы. Время прибытия истекло.

— Интересно получается: ты на своей горбине прилетел, а они — или заблудились? Как полагаешь?

— Не знаю, товарищ генерал…

И тут я свалял дурака: дернул молнию кожанки, отвернул полу и показал командующему сержантский погон.

— Ты откуда ж такой красивый? — откровенно удивился генерал. — Вас давно уже переаттестовали младшими лейтенантами, мне казалось?

— А я вам таким достался — последний летающий сержант Военно-воздушных сил. Спросите Тимошенко, за что…

Генерал, конечно, понял, кого я помянул. И это ему не понравилось: как минимум, следовало бы называть его товарищем Маршалом Советского Союза Тимошенко.

— Больно ты шустрый, последний сержант.

Впрочем, сказал он это вполне благодушно и даже повел меня обедать. Удостоил чести принимать пищу за генеральским столом, в отдельном кабинете. Перед компотом генералу подали шифровку: группа села вынужденно, на озеро, близ не помню уже какого пункта. Потерь нет. И это было, конечно, важнее всего.

Мне еще долго досталось летать на «Лавочкиных» разных модификаций.

Свою самую памятную посадку я выполнил двадцать восьмого апреля сорок пятого года на аэродроме Штаргардт, расположенном на ближних подступах к Берлину. В тот день мы пригнали новенькие, с иголочки, дымчато-голубые Ла-7 в корпус генерала Осипенко. Мы — это летчики специально сформированной группы для доставки материальной части с завода на фронт. Так неожиданно продолжился опыт, приобретенный на перегонке больных машин с севера в Пензу…

Транзит над Европой принес, между прочим, нежданный и негаданный «сюрприз». Привыкшие к полевым аэродромам, к черт знает каким посадочным площадкам, летчики еле управлялись с самолетами, садясь на бетонные полосы. Удерживать направление пробега на ровном покрытии оказалось почему-то ужасно трудным. Самым глупейшим образом была побита не одна машина — во второй половине пробега самолет вдруг кидало в сторону, и, что называется, не хватало ноги удержать машину…

Постепенно яд проникал в душу — закрадывалось сомнение: возможно ли вообще справиться с этим дьяволом — Ла-7 — на пробеге? Когда же поломал свой самолет заместитель командира дивизии по летной подготовке, тут и вовсе мандраж принял массовый характер. Это было отвратительно и постыдно: выравниваешь машину, ждешь касания колес о бетон,

улавливаешь — есть… И сразу прошибает липкая испарина, ноги сами собой начинают сучить педали: удержу — не удержу?!

Запомнилось: командир эскадрильи майор Злодеев собрал нас и сказал:

— Сейчас я выполню несколько посадок, все будут смотреть на руль поворота. Внимательно смотреть! И считайте, сколько отклонений руля я сделаю на пробеге.

Он сделал примерно пять безукоризненных посадок подряд. И мы убедились: на каждом пробеге руль поворота отклонялся не больше двух-трех раз. Это, признаюсь, озадачивало. Как же так, майор не «запутывает» машину, выходит, она сама способна держать направление?!

— Ну как, убедились: если машину не провоцировать, она никуда не кидается и ведет себя вполне смирно. Почему же происходят поломки? Никаких причин, кроме чисто психологических, тут нет. Когда я только начинал летать, нас перебазировали летом на полевой аэродром. Посреди здоровенного ровного поля росла одинокая береза, и каждый раз, проводя предполетную подготовку, командиры говорили летчикам: «Будьте внимательны на посадке, не вмажьте в эту березу». В конце концов, они добились своего: за одну только летную смену два экипажа умудрились поцеловаться с березой.

Закончил же командир неожиданно:

— Приказываю думать на пробеге о чем угодно, только не о выдерживании направления. Ясно? Вопросы есть?

— А про голых баб можно думать? — спросил Лешка Кресик.

— Валяй.

И представьте, с этого дня развороты на пробеге прекратились, как обрезало.

Хочу подвести некоторый итог: Семен Алексеевич Лавочкин, чертыхавшийся около выставленного перед зеркалом телевизора, его боевые истребители, урок майора Злодеева — все это явления вроде бы не одного ряда. И все-таки именно они бросили меня в объятия замечательной науки — психологии. По гроб жизни буду благодарить судьбу, что свела меня с психологией. Это не только занимательная, но и могущественная наука. Она способна, я уверен, продлить жизнь, наполнить ее новым смыслом, взрастить в человеке уважение к самому себе. Психология никого не упрекнет: больно ты грамотный! Скорее велит: учись, сынок, просветляйся…

Глава восьмая
Все лишнее — прочь!

Давно известно, чтобы создать идеальную скульптуру, надо взять подходящего размера и соответствующего качества каменную глыбу и отсечь от нее все лишнее. Самолет, увы, из монолита никак не высечь, но идея — освободить конструкцию от всего лишнего для создания идеального летательного аппарата — вполне актуальна. И тому есть живое подтверждение: Яки военного времени были очень похожи очертаниями на английские истребители «Спитфайр», петляковский бомбардировщик Пе-2, случалось, путали в полете с немецким Ме-110. Помню, во время войны расползлась даже такая сплетня: «Туполев сидит не зря: продал немцам…» — и дальше, кто во что горазд плел, какую именно машину продал Андрей Николаевич. К нашему национальному позору А. Н. Туполев действительно сидел, разделив судьбу миллионов безвинных сограждан, но схожесть самолетов определенной эпохи из разных стран определялась вовсе не резвостью разведок или предательством конструкторов, а ЗАКОНОМЕРНЫМ, вполне объективным приближением машин к некоему аэродинамическому идеалу. Для истребителей с моторами жидкостного охлаждения пределом такого приближения рисовалось — и продувки моделей в аэродинамических трубах это подтверждали — веретено.

А. С. Яковлев, начиная с Як-1, очень популярного фронтового истребителя, всеми своими последующими боевыми машинами шаг за шагом с завидной настойчивостью приближался к этой идеальной форме.

Як-7 появился почти одновременно с Як-1. Обе модификации развивались параллельно, получая разные обозначения. В 1941-м мы познали первую версию Як-7В, а с ней вместе и УТИ — учебно-тренировочный истребитель. В дальнейшем в машинах Яковлева улучшалась аэродинамика, увеличивался обзор летчика из кабины, по мере того, как требовал фронт, сильно прибавили дальность полета. Когда жизнь заставила увеличить емкость топливных баков, инженеры с особым усердием принялись уменьшать вес конструкции.

В 1944 году Як-7А был испытан с двумя прямоточными двигателями-ускорителями. Увеличить предельную скорость, прибавить скороподъемность — такова была цель этого эксперимента…

Всего за годы войны истребителей Яковлева было выпущено

36000! В справочнике В. Б. Шаврова скрупулезно описаны 27(!) вариантов истребителей «Яковлев» *военного* времени.

Мне довелось пилотировать самые разные «яки», исключительно для простоты изложения я не стану в дальнейшем без крайней нужды указывать, был ли в моих руках в данном полете Як-7, а в ином — Як-9. В первый раз я слетал на яковлевской «спарке» еще на фронте, когда у меня проверяли технику пилотирования. Полет выглядел совершенно формально: наш полк летал на Ла-5, но соответствующей спарки в части не было, пришлось занять «як» в соседнем полку. Кстати, проверяющий до этого на «яках» никогда не летал, я тоже. Но мы остались живы, хотя нам и не повезло — двигатель забарахлил уже на взлете, пришлось поторопиться с приземлением и на посадку мы зашли с высоты метров в двести, а не, как полагалось — с четырехсот. Уже тогда я понял, пожалуй, главное — Як исключительно послушный самолет.

Потом я долго не встречался с «яками», а когда снова очутился в «спарке», заднюю кабину занимал летчик-инструктор, старший лейтенант Кузьмин. В полете он пел популярные песни, услаждая мой слух с помощью СПУ — самолетного переговорного устройства. И вообще вел себя несколько странно. Когда я закончил пилотаж в зоне, Кузьмин сказал:

— Летаешь нормально. Теперь давай я. — Он резво нарисовал с десяток фигур высшего пилотажа. Выполнил, надо сказать, безукоризненно. И сразу резко свалился к четвертому развороту, то есть к последнему перед посадкой. Тут, прежде чем я успел опомниться, Кузьмин опрокинул машину вверх колесами и так перешел в планирование. Я еле успел выпустить шасси, пока он выворачивался в нормальное положение. Через мгновение наш Як коснулся земли, точнехонько напротив посадочного «Т». Что говорить, полет произвел на меня оглушающее впечатление.

— Видал? Яшка — моя правая рука, — хвастливо сказал Кузьмин, — а Лавкин — левая! Сейчас мне дадут прикурить, но… с ними! Все равно я их достану — выгонят из этой богадельни.

Кузьмин, кажется, был мордвином, по-русски он говорил не совсем чисто, и я не сразу уловил суть речи этого виртуозного пилотяги. Всю войну его мариновали в резервных полках, в центрах переучивания. Он же рвался на фронт, но его снова и снова загоняли на тыловую инструкторскую работу. Кузьмин безобразничал в воздухе, пил и дебоширил на земле, доказывая всеми неуставными способами — мое место там — на войне! Не знаю, сколь достоверна легенда, дошедшая до меня уже в мирное время. Легенда эта гласила: в последние дни боев за Берлин

Кузьмин все-таки оказался в действующей армии и с ходу завалил девять или десять самолетов противника. Согласно этой легенде, ему принадлежало изречение: «Сбить его не штука, а вот найти в этом дыму — это да-а!»

Позже я служил в гвардейском полку и ближе сошелся с «яками»: они были нашими штатными машинами. От очень многих других самолетов, во всяком случае, на мой взгляд, «яки» отличались прежде всего кабинами. Кабины были настолько просторны, насколько это позволяет теснота истребителя. Расположение всех органов управления, приборов отличалось высочайшей целесообразностью и редкостной заботой о летчике, о нашем комфорте. И что уж совсем удивительно, кабины ВСЕХ «яков» были так однообразно скомпонованы, что, пересаживаясь, например, из Як-7 в какой-нибудь Як-9д или Як-3, не требовалось долго привыкать, адаптироваться к новой машине. Замечу для любознательных: ну, казалось бы, что может быть разумнее делать ВСЕ кабины ВСЕХ самолетов-истребителей стандартными, совершенно одинаковыми, и также поступать со штурмовиками, с другими типами летательных аппаратов?! Наверняка стандартизация рабочего места летчика снизила бы аварийность, ускорила процесс освоения новых машин. Уверен, любой летчик это подтвердит, любой психолог докажет — верно! А вот поди ж ты, во всем мире и сегодня стандартизация кабин не решена. Пожалуй, яковлевские компоновщики военной поры ближе других подошли к решению этой весьма важной задачи. Большая им за это благодарность.

А теперь не пора ли и полетать немного?

Видимость с самого утра беспредельная. Мороз умеренный, снег на негреющем солнышке сверкает просто сказочной белизной. Погоды лучше просто не бывает.

Взлетаем звеньями, выстраиваемся эскадрильей в правый пеленг и марш-марш на высоту. С опозданием понимаю: а летать мне нынче не следовало. Утром, когда брился, обнаружил на скуле гнойник, прижег квасцами, не придав тому особого значения. Рассосется. Чепуха. Но на высоте пяти тысяч метров почувствовал — скула стремительно вроде бы растет, раздувается, переполнясь злой, сверлящей болью. С опозданием сообразил — это результат меняющегося атмосферного давления. Давление падает, буквально, вытягивая из меня боль. Вспомнил, как говорят: «Не тяни из меня жилы». О жилах речь не шла, но мне казалось еще чуть, и скула оторвется от черепа.

А эскадрилья набирала высоту. Держать свое место в строю, когда летишь в разреженном воздухе, делается все труднее: машина легко отстает от ведущего и лениво его нагоняет, готовая

притом запросто проскочить флагмана… На высоте семь тысяч метров самолет ведет себя как не вполне протрезвевший человек. И если прибавить к этому то, что скула моя превратилась в сплошную режущую боль, то можете представить, каково мне было…

Мы выцарапываемся на потолок — это без чуть-чуть девять тысяч метров. Кабины наши не герметизированы, противоперегрузочных высотных костюмов в ту пору еще не было, единственное, что предохраняет от убийственного коварства высоты — легкие намордники кислородных масок. На такой высоте без кислорода долго не прокукарекаешь, даже если ты в самой наилучшей физической форме. Стараюсь не поворачивать голову, кошу глаза, поглядывая вправо-влево, и как-то отрывочно; толчками, судорожно думаю: «Легче сдохнуть… Раз… и привет, товарищи…

И тут что-то происходит. Выразить словами такое, пожалуй, и невозможно — из меня, как выстрелом, ВЫЛЕТАЕТ боль! Была, была — и нет, нет больше боли! Мне кажется в это мгновение я бы и без кислородной маски мог праздновать тут, на высоте девяти тысяч — он лопнул, он покинул мое тело, злодей-нарыв. Такое счастье! Ну, ничего больше, ничегошеньки мне больше не надо… Вот ведь какая штука получилась: знал — высота убивает, а вышло — и лечит тоже.

Утверждаю совершенно серьезно: на высоте люди становятся непременно лучше. Никто здесь не склочничает, не жадничает, не «качает права». На высоте не до того! И еще: высота отдаляет тебя от начальников, прибавляет тем самым свободы. Если ж начальник уж очень ретив и норовит тебя достать радиоволной, всегда можно щелкнуть маленьким тумблерчиком, вырубить рацию и сделаться совсем свободным… Вот с такими примерно мыслями я вернулся из группового полета на потолок.

На Яке я впервые встретился с акселерометром — прибором, что регистрирует перегрузки, возникающие в полете, особенно на фигурах высшего пилотажа. Для тех, у кого может возникнуть вопрос: а что такое перегрузка? Наверное, помните опыт из школьной физики — учитель вертит на веревке ведрышко с водой, вода не выливается, даже если посудина взлетает к самому потолку. Так вот, если разделить величину центробежной силы, прижимающей воду к донышку ведерка, получится перегрузка. Применительно к авиации, за воду в фигурном полете «работает» летчик, за ведерко — самолет. Перегрузку в учебниках обозначают латинской буквой «g».

Теперь я открываю книгу «Летчик-испытатель» замечательного американца Джимми Коллинза и цитирую: «На

этот раз я более резко взял ручку на себя. Прежде чем я успел освободить ее, я заметил, что перескочил через шесть с половиной и дошел до семи «g». Я чувствовал, как у меня сдавливаются внутренности, как будто меня избили. Мне казалось, что кто-то вынул мои глаза, поиграл ими и вставил на место…» В юные годы эта прекрасная книжка служила мне едва ли не евангелием: я читал ее по утрам и вечерам, тайком на уроках в школе, кажется, я помнил ее наизусть и давно прикинул: если мой вес семьдесят два килограмма, то при перегрузке 9g меня должно втиснуть в пилотское кресло с силой в шестьсот сорок восемь килограммов — шутка ли? Но ведь Коллинз дошел до этих самых девяти «g»!

Но понимать и даже точно знать, совсем не то, что ощущать!

И вот передо мной Як. Красавец самолет напоминает в профиль стремительную щуку. В фонаре машины, чуть правее прицела, стоит акселерометр. И не просто стоит, а как бы приглашает: попробуй сравнись с героем романтической юности, с самим Джимми Коллинзом!

Понятно, в науке нет такой единицы — Коллинз… Но, к черту формальности! Это лично мне надо установить, чего я стою, мне надо это знать для внутреннего, так сказать, употребления. Сегодня, спустя десятилетия, мне кажется, я имею право снять за *давностью гриф «секретно» с того полета,* не опасаясь прослыть хвастуном и оставаясь спокойным, — никто не принудит меня подтвердить повторным вылетом, чего мы тогда с Яком смогли.

Докладываю, как любят говорить генералы, играющие и демократов: акселерометр зафиксировал 9«g», и подтверждаю, Джимми Коллинз исключительно правдиво описал свои ощущения, именно так мне казалось — будто сам черт вынул мои глаза из орбит, поиграл ими и небрежно вставил обратно…

На том самом Яке стоял еще один весьма интересный и непривычный прибор, изобретенный моим другом летчиком-испытателем, авиационным инженером по образованию, Игорем Владимировичем Эйнисом. Опущу технические подробности, поясню только суть Игорева изобретения. Когда самолет приближается к критическому углу атаки, то есть вот-вот должен сорваться в неуправляемое вращение, заштопорить, прибор Эйниса выдавал звуковой предупредительный сигнал. Как только в наушниках шлемофона раздавался легкий писк, надо было сразу отпустить, точнее — чуть отдать ручку от себя, чтобы не сорваться в штопор. Предельно просто: «пискун» помогал даже очень среднему летчику пилотировать на пределе возможностей его самолета. Знаменитый летчик-испытатель Амет-Хан, прежде меня слетавший с «пискуном», так, примерно, описывал свои

впечатления:

— Тяну — «пи»! опять тяну-тяну и опять — «пи». Его не обманешь… — Тут правда был употреблен более сильный глагол, но суть не в этом. — Если ты сумеешь так тянуть, чтобы «пи-пи-пи» шло непрерывно, как точки в морзянке, знаешь, что тогда получится? — И, выдержав паузу, точно по Станиславскому: — Сам себя таранишь, своим винтом, собственный хвост отрубишь на…!

Удивительно, прибор Игоря Эйниса был сконструирован еще до бурного расцвета электроники, он был прост, «как мычание», и столь многообещающ, а в серийное производство не пошел. Почему? Откровенно говоря, не знаю, могу только предположить: слишком хорошо бывает тоже нехорошо.

Снимаю с полки «Рассказы авиаконструктора». Перечитываю дарственную надпись на титульном листе: «Анатолию Марковичу Маркуше, на память о давнем знакомстве с глубоким уважением. А. Яковлев, 22.04.64». И сразу вспоминается забавный эпизод.

В коридоре нашей густонаселенной коммуналки раздался телефонный звонок. Соседка кричит из-за двери:

— Толя, к телефону! Мужик спрашивает…

Слышу в трубке:

— Маркуша? Говорит Яковлев.

Меньше всего ожидая, что мне может позвонить Генеральный конструктор, да еще лично, реагирую небрежно:

— Привет, Юрка! Чего понадобилось, давай телись…

И тут выясняется, что звонит не Юрка, а Александр Сергеевич и обращается со странной, совершенно неожиданной просьбой:

— Мне бы хотелось иметь вашу книгу «Вам — взлет!», — говорит Яковлев (серию комплиментов в адрес книги опускаю). — По возможности с автографом.

На другой день мы встречаемся в КБ. К моему приходу приготовлены «Рассказы авиаконструктора» с уже приведенной дарственной надписью. Вручаю Александру Сергеевичу «Вам — взлет!» Помнится, на первой странице написал: «Автору УТ-2, Як-3,Як-7, Як-9, Як-12, Як-18, Як-23 с благодарностью за доставленное удовольствие пилотировать эти машины». Яковлев со вниманием вчитывается в мой автограф и спрашивает:

— Неужели вы не летали на Як-11?

— Летал…

— Вот видите, пропустили, — и Александр Сергеевич показывает на место, где следует проставить Як-11.

— Извините, — говорю я, — пропуск не случайный, не от забывчивости. За Як-11 поблагодарить не могу… неудачная это машина.

Странно, я и в мыслях не имел обидеть человека, сказал, как думал, по чистой совести сказал, но Яковлев обиделся и даже не попытался скрыть этого. Впрочем, в этой встрече многое еще мне показалось странным. В кабинете Генерального конструктора, продуманном до самой последней мелочи, почетное место занимал нарядный камин. Когда я впервые перешагнул порог яковлевского кабинета, на каминной полке в интимной, я бы сказал, рамке красовался совсем не официальный портрет, скорее любительский снимок Сталина. Позже на том же месте, но в полированной рамке стоял тоже домашний портрет Хрущева, ну а в последнюю нашу встречу, как вы, очевидно, догадались, кабинет осенял маршал Брежнев, обрамленный нержавеющей сталью.

Да, чуть не забыл, в разговоре, если можно сказать, — с литературным оттенком, Яковлев пояснил, что именно привлекло его в книге «Вам — взлет!» и послужило поводом для звонка. Оказывается, с благодарностью и пониманием Александр Сергеевич оценил художественное, оформление. Сквозным действующим лицом в картинках оказались Яки. Признаюсь, когда я подписывал оригиналы оформления, исполненные моим школьным товарищем Леней Ветровым, Я как-то и не заметил, что в схемах распределения аэродинамических сил он всюду понарисовал яковлевские самолеты. А вот Александр Сергеевич и заметил, и оценил:

— Не ухмыляйтесь, — сказал он с хитрецой, оценив выражение моего лица, — реклама у нас еще станет когда-нибудь двигателем торговли. И не только сосисочной торговли.

Как видите, он оказался прав, он предвосхитил время, во всяком случае сегодня мы уже стонем от рекламы, преследующей нас на каждом шагу. «Ночь твоя — прибавь огня!» — вещает реклама, и это не самый потрясающий перл…

Не всегда отличные книги пишет безусловно хороший человек, не обязательно любимый самолет выходит из рук идеального автора. Заканчивая главу, ищу полной ясности: я старался рассказать о «Яковлевых» — машинах, их вспоминаю с непроходящей сердечной теплотой и нежностью. С ними я жил, что называется, душа в душу, в них никогда не сомневался. Надо ли еще что-то уточнять? Тем более еще с древних времен принято — о покойных или хорошо, или ничего.

Глава девятая
Так что за козыри?

Любой новый самолет создается в конкурентной борьбе с теми, кто выпускает аналогичные машины. Действительно, стоило ли Туполеву затевать новый бомбардировщик, не будь у того заметных преимуществ в сравнении с машиной Петлякова, например? Впрочем, когда речь заходит о бомбардировщиках, обязательно возникает дополнительный оценочный критерий — как они смогут противостоять истребителям противника и не только тем, что уже на вооружении, но и завтрашним? С этого и начинаются муки творчества.

Можно и, безусловно, полезно бронировать кабину пилота, но броня — дополнительный вес, а лишний вес — потеря скорости. Компенсировать весовую прибавку более мощным двигателем? Во-первых, где его взять? Во-вторых, а можно ли надеяться на те, что только еще «на подходе»? Кто знает, как они поведут себя в эксплуатации? В-третьих, это еще очень проблематичные моторы: судя по чертежам, они не вписываются в столь тщательно просчитанный и выверенный по габаритам прототип… Можно, наверное, скорректировать габариты под двигатель, но тогда придется половину работы начинать сначала… А время?

Задумывая свой фронтовой бомбардировщик, Туполев сделал ставку на скорость. Пятьсот сорок пять километров в час, когда закладывался проект, были скоростью не всякого истребителя! И еще козырь — мощный защитный огонь, не оставлявший так называемых мертвых зон, то есть непростреливаемого пространства.

Существенная, хотя и не инженерная подробность: Андрей Николаевич делал Ту-2, находясь в заключении. Надо ли говорить, во что ему могла обойтись любая ошибка, случайный просчет, даже неточность? Это потом вернули Туполеву признание, награды, славу, но в процессе работы… «Гражданин Туполев, на выход»…

Проектирование самолета началось в 1938-м. Машина задумывалась как бомбардировщик, способный быть и разведчиком. Первоначальное имя — АНТ-58. Первый полет состоялся в октябре 1940 года. После ряда доработок и усовершенствований самолет в феврале 1942-го передали в серийное производство. Шла война, внедрение в серию было крайне сложным делом, тем не менее массовый выпуск начали в сентябре того же года. Всего выпустили свыше двух с половиной

тысяч Ту-2. Первые машины поступили на фронт 14 сентября 1942 года.

В конце 40-х годов еще состоявший на вооружении Ту-2 считался вполне рядовой, хорошо зарекомендовавшей себя в боевых условиях машиной. Таким он виделся всем, кто летал на нем, да, пожалуй, и любому летчику бомбардировочной авиации. Добрая слава бежит быстро, распространяется далеко. Что же касается меня, в ту пору я ходил в истребителях, из головы еще не совсем выветрилась мальчишеская романтика. Она требовала носить сшитые по заказу хромачи с коротенькими голенищами, держать пистолет «ТТ» не в нормальной кобуре, а в «босоножке» — хитрым образом перехлестнутом ремешке, спускать планшет с картой возможно ниже, чтобы хлопал едва не по каблукам на ходу. Ох, грешен — соблюдал я истребительскую моду, демонстрировал гонор… Поэтому на летчиков-бомбардировщиков поглядывал сочувственно-снисходительно. Где-то в подсознании они воспринимались как потенциальные жертвы: «В короткой погоне… догоним… и будь здоров…»

Именно в ту пору судьба моя совершила очередной поворот — глупея от счастья, я пробился в первый набор слушателей школы летчиков-испытателей, только-только созданной Министерством авиационной промышленности. Взяли нас в это новое учебное заведение всего-то двадцать человек. На страну! Необыкновенное и удивительное то было учреждение! И прежде всего поражал воображение начальник школы генерал-майор авиации Котельников. Бывший летчик-испытатель, бывший командир штурмовой дивизии, Михаил Васильевич строил доверенную ему школу на абсолютном, я бы даже сказал, невообразимом доверии к нам, слушателям, к своим подопечным. Конечно, он оценивал — мы были уже не дети, за каждым числился приличный налет, годы службы, участие в минувшей войне, но все равно доверие его превосходило все мыслимые пределы. Где бы еще мне позволили вылететь на совершенно незнакомом типе самолета без провозных, без контрольных полетов, без дотошных проверок и перепроверок? А тут старый лозунг испытательного аэродрома: «Летчик-испытатель обязан без труда летать на всем, что в принципе летать может, и с некоторым усилием на том, что летать не может», — был положен в основу нашей подготовки.

Так я получил задание вылететь на Ту-2. Для ознакомления. Предварительно полагалось сдать зачет по материальной части старшему инженеру. Он не свирепствовал, делал упор на аварийный выпуск шасси, спрашивал, как запускать двигатель в воздухе в случае его остановки, интересовался действиями

летчика при пожаре. Что касается остального, у старшего инженера было великолепное присловие: «Жить захочешь, сообразишь!»

Перед первым полетом давалось достаточно времени, чтобы посидеть в кабине, пообвыкнуть, запомнить расположение тумблеров, рычагов, приглядеться к размещению приборов. Словом, мысленно полетать. В расхожей литературе, в плохом кинематографе летчика-испытателя изображают чаще всего этаким отважным рыцарем, бесстрашным гладиатором, с удовольствием воюющим со смертельно опасными неожиданностями, с огнем, разрушительными вибрациями и черт знаете чем еще. У обывателя, естественно, складывается представление: первейшая черта характера летчика-испытателя — абсолютное бесстрашие, гипертрофированная смелость. Котельников всем стилем жизни нашей школы воспитывал в слушателях абсолютную честность. Именно честное и предельно ответственное отношение к своему ремеслу определяют в первую очередь лицо профессии — испытатель.

Вблизи Ту-2 показался мне большим, когда же я уселся в кабину, возникло такое ощущение, будто смотрю на землю с колокольни. Однако, как ни странно, встревожило другое — я привык на всех прежних самолетах сидеть как бы верхом на продольной оси машины, а тут пилотское кресло было смещено влево, к самому борту. Подумал, в воздухе возникнет иллюзия крена. Забегая вперед, скажу — в первых полетах на всех крупных машинах меня потом затрудняло именно это навязчивое ощущение: приборы говорят, летишь строго горизонтально, а чудится — кренит! Ложные ощущение, особенно в слепых полетах — весьма неприятная штука, и требуется солидная тренировка, чтобы научиться верить приборам, а не собственным чувствам. Но не буду отвлекаться.

Не понравилось мне и расположение рычага уборки и выпуска шасси — на правом борту. Далеко…

Не скажу, что, поиграв несколько часов в командира корабля на земле, я пропитался бодрой уверенностью — ерунда, справлюсь! Другие летают на этом Ту, а я что — рыжий? Не верю разговорчивым коллегам, с легкостью повествующим о воздушных геройствах, отважных взлетах, таранах, посадках на пылающих самолетах и тому подобном. Все случается: и пожары, и тараны, только любая неизвестность должна вызывать у нормального человека по меньшей мере чувство опасения. Это совершенно естественная реакция, и глупо ее стыдиться, прятать, как-то маскировать бойкими словами. Ничего на свете не боятся только дураки. В силу своего природного недостатка —

ограниченности — они просто не в состоянии определить настоящую меру опасности.

Первое. Достаточно беглое знакомство с Ту-2 не привело меня в неописуемый восторг, я не испытал особенной эйфории. И успокоил я себя очень просто — на штурманском месте полетит наверняка кто-то бывалый… А четыре глаза и четыре руки надежнее двух глаз и двух рук.

За несколько минут до вылета ко мне подошел Михаил Васильевич, поинтересовался, как настроение, и получив, естественно, самый бодрый ответ: «Все отлично!» — небрежно заметил:

— Полетишь без экипажа. Так для первого раза тебе будет свободней. Убирать шасси не торопись: далековато тянуться… сам понимаешь, сперва отойди от земли.

Видно, по моему лицу промелькнула какая-то тень, Михаил Васильевич заметил и сказал:

— Если есть сомнения, полет можно отложить. Никакой срочности нет…

— Обижаете, Михаил Васильевич! — только и нашелся возразить я.

— Ну-ну, решать тебе.

В первый день, не стану врать, Ту-2 мне не понравился. Теперь я точно знаю почему, но тогда еще не понимал. Всякое свое движение и соответственно реакцию машины я совершенно подсознательно сравнивал с моими ощущениями и поведением привычного истребителя! Объективно оценить Ту-2 мешала собственная ограниченность, а вовсе не недостатки самолета. Но такие вещи сразу и без труда не высвечиваются, чтобы осознать, чтобы дойти до способности объективно судить о летательном аппарате, нужно обладать достаточно широким диапазоном представлений, и способностью понимать, что это за машина и в первую очередь, — налет, налет, налет… Ту-2 был моим первым двухмоторным самолетом, совсем непохожим ни на «Лавочкин», ни на «Яковлев»…

Котельников хорошо понимал, как важно научить нас легко и быстро адаптироваться к разным самолетам, поэтому устраивал и такие летные дни, когда мы, не снимая парашюта, пересаживались с бомбардировщика Ту-2 на штурмовик Ил-10, дальше — на реактивный истребитель МиГ-9 или Як-17…

Постепенно представление о Ту-2 стало у меня меняться. Машина не слишком поспешно, но все же открывала кое-какие свои приятности. Например, я никогда раньше не летал с такой шикарной приводной радиостанцией. Стоило настроиться на ШВРС (широковещательную радиостанцию), щелкнуть парой

тумблеров и, пожалуйста, ни о чем не думая, держи стрелочку радиокомпаса на нуле, и она приведет тебя домой! Красота! А еще мне нравилось слушать на модулированных частотах «Маяк», когда в наушниках шлемофона появлялись то Утесов, то Клавдия Шульженко. С их помощью, даже без экипажа, ощущение одиночества моментально пропадало.

Впрочем, экипаж я вскоре заполучил.

Штурманом полетел со мной сам Николай Николаевич Неелов, один из корифеев Летно-испытательного института, а радистом Борисов. Задание выглядело довольно элементарно: треугольный маршрут на полтора часа. На первом и втором этапах следовало выполнить по две «площадки».

Поясню для несведущих. «Площадка» — это некоторый отрезок. Скажем, в пять или десять минут, в течение которого ты должен выдержать заданные скорость и высоту или высоту и обороты двигателей. Предположим, скорость задана 420 километров в час, высота 2700 метров. Так вот, в идеале отклонение как по скорости, так и по высоте должно быть нуль. На практике, естественно, полного нуля не получается, но чем отклонение ближе к нулю, тем лучше. Пятиминутная «площадка» — работенка, особенно без привычки, впечатляющая! Можете сравнить: если, летая с проверяющим в строевой части, я показывал отклонения по скорости в пределах десяти километров в час, он выставлял мне оценку 5 баллов. Ну, а допусти я половинную погрешность, всего в 5 километров в час на «площадке», это — брак. Весь полет насмарку!

Мы оторвались в строго назначенное время. Николай Николаевич убрал шасси, доложил: «Шасси убрано». Следом я услышал Борисова: «Связь есть». Признаюсь, что-то шевельнулось в душе — какие люди докладывают, и кому — мне! Никогда еще я не ощущал себя столь значительной фигурой. В предыдущие десять лет я летал ведомым, не испытывая при этом никакой ущербности. Никогда не мечтал заделаться, например, командиром полка или выслужить генеральские погоны. Всего-то хотелось — летать, летать больше! И сколько бы часов в месяц, в год ни набиралось, все казалось маловато.

Над Раменским Неелов дал курс с поправкой на ветер, напомнил условия «площадки», и я принялся «собирать» стрелки. Когда гонишь «площадку», отвлекаться нет никакой возможности, поэтому я совсем не обратил внимания, как быстро формировалась в этот час облачность. Заметил кучевку, когда машину стало ощутимо побалтывать и удерживать стрелочки на заданных делениях сделалось труднее. Наконец с облегчением услышал:

— Первый режим закончен. Поправка в курс… Приготовиться ко второму режиму…

— Спасибо, — сказал я.

— На здоровье, — в тон ответил Неелов.

Весь второй отрезок маршрута проходил за облаками и мало чем отличался от первого отрезка, если не считать того, что под конец я откровенно устал. На последнем этапе можно было малость расслабиться. Поглядел вправо, поглядел влево. Разрывы в облаках были довольно большие, в них отчетливо виднелись и лес и пашня, и отрезки дорог… но я не сразу понял, где мы точно находимся. Нормальный бомбардировщик спросил бы у своего штурмана: «Где мы?», а я… я вытащил карту из-за голенища сапога и стал сличать миллионку с местностью. Все прекрасно: вот Москва-река, вот Серпухов… Николай Николаевич дал курс подхода к аэродрому и режим снижения. Только голос у него вроде бы малость изменился, но я не придал тому серьезного значения. Мало ли — поперхнулся человек. Бывает.

Но когда уже на земле, на самолетной стоянке я увидел, как Николай Николаевич быстро-быстро собирает свое штурманское имущество, сбрасывает парашют на сиденье и поспешно покидает кабину, сообразил: что-то не то. Очень я не люблю в принципе «выяснять отношения», но тут был особый случай, и пришлось спросить — что случилось?

— Вы позволили себе проверять меня по карте, юноша? — покачивая седой головой, удивленно-обиженно произнес Николай Николаевич. Я с Рыбко, с Шияновым, с Галлаем, с Анохиным, с Тарощиным летаю и никто… никогда ничего подобного не допускает…

Мне стоило немалого труда убедить штурмана, что я и в мыслях не имел контролировать прокладку маршрута, а просто по многолетней привычке, совершенно машинально схватился за карту. Я же все-таки в первооснове истребитель, годами был самому себе и штурманом, и радистом, и бортмехаником… Специфика!

— Ну ладно, ладно, убедили, — согласился наконец с моими доводами Неелов. А дальше я услыхал более чем лестные слова. — Только запомните, мой друг, теперь вы больше не истребитель, не штурмовик и не бомбардировщик. Вы летчик-испытатель.

Слышать это было и приятно, и неловко: пилотское свидетельство летчика-испытателя мне предстояло еще зарабатывать.

Понадобилось не так много времени, чтобы мы, бывшие истребители, вполне освоились с Ту-2, летали на нем уверенно,

без происшествий, если не считать того, что в один прекрасный день, очень синий, совсем безоблачный, по-моему, Саша Казаков скрутил на Ту-2 петлю. Этот номер он выкинул совершенно неожиданно, ясное дело, без согласований и письменных утверждений в инстанциях. Как ни странно, Котельников поглядел на явное самовольство сквозь пальцы. Сашку за молодечество не похвалил, но и не ругал сильно. Спросил, кажется, какое у него было основание принимать решение на петлю? И «основание» было тут же названо. Прямо сказать, несколько неожиданное основание — делал же еще до войны петли над праздничным Тушино Владимир Константинович Коккинаки, на СБ крутил. А СБ был куда хлипче Ту-2.

Дурной пример заразителен.

И началось — при каждом подходящем случае мы норовили загнуть на Ту-2 в боевой разворот «через плечо», опрокинуть машину переворотом, но особым шиком считалось завязать петлю Нестерова. И завязывали! Чем бы это кончилось, сказать трудно. Но повезло: кто-то из туполевских прочнистов случайно увидел, как резво пилотирует Ту-2 над станцией Кратово, и капнул АНТу. Андрей Николаевич пригрозил отобрать у школы самолет, если немедленно не прекратится надругательство над ни в чем не повинной машиной. С Туполевым спорить не приходилось. Пилотаж пришлось прекратить. Было жаль.

Может быть, здесь не самое подходящее место для похвального слова о пилотаже, но мне трудно удержаться и не произнести нескольких слов. Когда человек только начинает летать — на чем, это совершенно неважно, — он ведет непрерывный безмолвный диалог с машиной: «Даю ручку вправо…» И ждет ответа: «Накреняюсь, как ты велел…» Человек: «Тяну ручку на себя…» А машина: «Лезу вверх…» Постепенно осваиваясь, привыкая к самолету, пилот, даже не замечая, переходит от диалога к монологу. Теперь это звучит так: «Ну, разворачиваемся… пошли в набор…» И по мере того как сглаживается отчуждение между человеком и машиной, летчик перестает «ждать» от нее «ответов», он знает точно — сейчас последует то-то и то-то.

Пилот действует заодно с самолетом, совсем не думая, куда надо отклонить ручку или на сколько сунуть ногу… Пилотаж для того и нужен, чтобы быстрее выкристаллизовалось чувство полного слияния человека и крылатой машины. Истребитель — я имею в виду самолет — позволял молодым довольно быстро приходить к состоянию «мы»: «я» и «самолет» — одно. Как, может быть, ни странно, но это я понял, полетав на Ту-2 и следом на других машинах, с характерами далеко не похожими на характер

самолета-истребителя. Банальная истина — все познается в сравнении — получила вполне предметное и вовсе не такое примитивное подтверждение.

Это отклонение от темы, конечно, не имеет тайной цели лишний раз прославить летчиков-истребителей за счет собратьев по ремеслу. Упаси Бог! В моем окрепшем представлении о нашей профессии решительно все пилоты, на чем бы они ни летали, делятся только на две категории: есть летчики надежные, есть, увы, летчики ненадежные. Все остальные оценки, на мой взгляд, достаточно условны.

Мне дорог Ту-2 не только как заслуживающая уважения машина, но еще и тем, что помог мне как-то по-новому взглянуть на себя, вроде бы со стороны, а это, я убежден, очень важно, особенно в нашей профессии.

Глава десятая
И броня может работать

Штурмовик Ильюшина — явление, оставившее свой след в истории развития авиации. Столько лет, сколько люди строили самолеты, велась борьба за уменьшение веса, постоянно выискивались не просто хитрые, а наихитрейшие способы снижения его. Собираясь установить рекорд высоты, летчик сливает половину горючего, оставляя только на дорогу туда… выбрасывает бронеспинку серийной машины, а заодно и штампованную чашку сиденья, заменяя ее ремнем. Летит и достигает потолка мира! Кто? Владимир Коккинаки. Или другой пример: построили большой-большой самолет, дальний бомбардировщик, после контрольного взвешивания выяснилось: перебрали вес. Не очень, но все-таки. И генеральный конструктор дает команду:

«Скусить выступающие хвостики всех болтов! За каждый «добытый» килограмм металла — тысяча рублей премии!

На таком вот фоне Ильюшин решается строить «летающий танк», как окрестили машину бойкие репортеры. Броня должна и может, по мнению конструктора, не просто защищать летчика и мотор, а еще и работать, входя составной частью в силовую конструкцию. В этом вся соль новой идеи.

Сергей Владимирович Ильюшин, один из старейших авиаконструкторов страны, не нуждается в посмертных панегириках, хотелось бы только отметить — начинающим авиастроителям, наверное, полезно знакомиться не только с его исторической машиной (каждый наш третий самолет на войне был штурмовиком Ильюшина), но и внимательно изучать жизнь конструктора. Незаурядность всякого творения, думаю, всегда прочно связана с незаурядностью его создателя. К моему глубокому сожалению, с Сергеем Владимировичем Ильюшиным я встретился однажды, совершенно случайно, в лифте Министерства авиационной промышленности. Помню, в кабину вошел небольшого роста пожилой человек в генеральском мундире, поклонился всем, поинтересовался — не помешает ли, и мы поехали. Много ли надо времени, чтобы одолеть три этажа даже на лифте-пенсионере. И вот, при всей мимолетности, встреча эта не забылась. Убежден, не случайно…

Ил-10 — прямое развитие штурмовика Ил-2 — в отличие от своего предшественника был полностью металлическим, обладал благодаря этому более высокой прочностью и живучестью. На

машину поставили мощный, в 2000 л.с., двигатель АМ-42, улучшили кабину, усовершенствовали щитки, усилили шасси. Ил-10 нес более мощное вооружение. Для защиты хвоста вместо пулемета поставили 20-миллиметровую пушку. А в плоскости встроили четыре пушки калибра 23 мм. На внешние держатели можно было подвешивать ракеты или бомбы. Серийный выпуск машины начался в 1944 году, осенью.

Дважды мне довелось наблюдать боевую работу «илов» с земли. Первый раз с пункта воздушного наблюдения и оповещения ВНОС, расположенного в боевых порядках стрелковой дивизии полковника Обыденкина на Карельском фронте. Я торчал в своем гнезде, вознесенном на здоровенную сосну, исполняя обязанности офицера наведения, когда услыхал по рации: «Грач-один», к тебе идут «Болты», как понял? И прежде чем я успел ответить, над лесом показались вроде бы кравшиеся. Припадая к земле, «илы» — они летели тройками, друг за другом. Всего — девятка. С вершины сосны я отчетливо видел, как звенья вскидываются над передком метров на четыреста, как проворно растягиваются в правый пеленг, как образуют косое «колесо» над целью — командным пунктом противостоящей дивизии финнов, расположенном на хорошо заметной, аккуратной сопочке. Странно, мне совершенно не запомнилось, так сказать, шумовое сопровождение штурмовиков. И сегодня я мысленно вижу «колесо» над целью, методические всплески земли, словно черные вспышки, взлетающие к небу вслед за выходом из пикирования очередной машины, вижу светящиеся трассы пушечных снарядов. А вот рева двигателей, грохота бомбовых разрывов, скороговорки пулеметов не помню, хотя не могу допустить, чтобы шум того боя могло отнести в сторону ветром. Но радиокоманды «Болтов» прочно осели в памяти. Буднично, словно над полигоном, крутилась девятка, и было слышно:

— «Болт-седьмой», не отходи, не отходи так далеко…

— «Одиннадцатый», низко выводишь!.. В Гастелло хочешь? Прекрати… немедленно!

— Аська, жопа, ты же пушку не перезарядил…

Тут из-за облаков вынырнула пара «фокке-вульфов», мне пришлось вмешаться и передать:

— Внимание, «Болты», выше справа противник! Пара «фокке-вульфов»…

— Спасибо, вижу, — мгновенно отреагировал ведущий. — Мы уходим… «Болты», всем сбор… стрелки, смотреть как следует!.. И только теперь, едва не цепляясь за макушки сосен они пронеслись надо мной с адским обвальным грохотом. Следом за «илами» рванулись было «фокке-вульфы», но в дело вступили наши

зенитки, и погоня не состоялась.

А во второй раз я оказался не только наблюдателем, но и объектом внимания пары «илов». Очевидно, ребята были на свободной охоте и, по всей вероятности, малость заплутали: они лихо штурманули наш «виллис», когда я возвращался из дивизии Обыденкина в родной полк. От линии фронта дорога наша ушла километров на десять, а может, и на все пятнадцать, но тем не менее они загнали нас в кювет.

Французы говорят: «На войне, как на войне». С помощью штурмовиков-охотников я понял, в чем соль этого крылатого выражения. Нужно было сунуться мордой в стылую придорожную канаву, испытать пронизывающий холод и отвратительную дрожь, чтобы навсегда запомнить это гнусное состояние — война швыряет солдата на брюхо и велит: ползи! И ты ползешь, суча ногами в вонючей болотной жиже, забывая о достоинстве, гордости и обо всем прочем, чему тебя учили в школе, когда писались сочинения с цитатами из Горького и Маяковского, и слово «человек» охотно изображалось с большой буквы.

По иронии судьбы, а может и по счастью, меня положили на брюхо свои. Это, конечно, тоже достаточно противно, но все-таки не так обидно. А вообще-то, тем ребятам спасибо: они стреляли так плохо, что никого не убили, не ранили и даже в «виллис» не попали. Как только пара скрылась из глаз, мы благополучно вытолкнули машину на дорогу и поехали дальше. Жить!

И я дожил до такого дня, когда получил возможность забраться в кабину штурмовика. Мысленно отметил: просторно, обзор приличный, отделка, интерьер — не ах, это тебе не Як-3, но удобно.

Запускаю и опробую двигатель. Мотор на такой машине должен быть зверь, все-таки «ил» — утюг увесистый. Что занятно, когда я довожу обороты до максимальных, совершенно машинально зажимаю до отказа тормоза — а ну-ка сорвется мой «ил» с подставленных под колеса колодок… Это ощущение, я бы сказал, чисто физическое, телесное — беснующийся зверь.

Взлет, набор высоты, разгон скорости в горизонтальном полете, пилотаж только подтверждают первое впечатление: машина — сила! Самолет Ил-10 — самолет солдатский. Он прост в управлении и очень терпелив. Видно, когда его конструировали, принимали во внимание: учить летчиков-штурмовиков в военных обстоятельствах придется ускоренно, на больших мастеров пилотажа рассчитывать нельзя. Вот и сделали самолет туповатым и исполнительным: до цели дойдет, цель уничтожит, по возможности вернется. А чего еще требовать? Во всяком случае, я эту машину ощутил именно так.

Теперь небольшое лирическое отступление с интимным оттенком. Смеркалось, когда я возвращался со станции, проводив мою гостью на московскую электричку. На крылечке финского домика сидел Михаил Васильевич, задумчиво курил. Генерал окликнул меня:

— Кого это ты, пижон, под моими окнами прогуливал?

— Даму…

— И не опасаешься? — поинтересовался генерал, весьма, замечу, уважавший женское сословие.

— Чего я должен опасаться?

— Когда у женщины ТАКИЕ ноги, я бы…

— Рекордсменка и чемпионка, мастер спорта, — раскудахтался я, будто все шикарные титулы были не ее, а моей личной заслугой.

На том наш разговор оборвался. Вроде безобидный треп.

Но генерал никогда и ничего не забывал. Так что, когда я, спустя месяца два, попросил у него тренировочный маршрутный полетик до города Т. и обратно, желательно часиков.

В десять утра, на Як-3, он выразительно хмыкнул и сказал:

— Лети, но… на Ил-10, во-первых, и чтобы никаких фокусов, во вторых. Понял?

Над городом Т. я появился ко времени и сразу обнаружил словно гигантским циркулем очерченное блюдечко велосипедного трека. Снизился в сторонке и прошел над ареной примерно на такой же высоте, с какой некогда нас штурмовали «илы», не опознавшие свой «виллис». Видит Бог, никаких особых фокусов я не показывал. Только покачал машину с крыла на крыло в обычном авиационном приветствии, энергично задрал нос и, прежде чем лечь на обратный курс, скрутил пару вертикальных фигур школьной сложности. Все. Ближе к вечеру получил телеграмму из славного города Т.: «Сердечно благодарю моральную поддержку, результат получила достойный…», а дальше шли нежности. Мне стало весело и захотелось с кем-нибудь поделиться. Постучался к Михаилу Васильевичу, благо,

мы жили в одном финском домике, мое крыльцо слева, его — справа. Он встретил меня в полосатой поношенной пижаме, в стоптанных шлепанцах, в старомодных очках на носу. Совсем домашний, с «беломориной» в зубах, меньше всего генерал.

— Разрешите сказать вам спасибо? — спросил я.

— Разрешаю. А за что конкретно?

— Вот, глядите сами, — и я протянул Котельникову телеграмму.

Он поправил очки и стал читать.

— Так и знал — ноги! — и огорошил: — а ты в курсе, шпана, что сегодня в округе было?! На соревнования в Т. приехал лично Васька! — я не сразу сообразил, кого Михаил Васильевич имеет в виду. Речь же шла о Василии Иосифовиче Сталине, большом любителе спорта, в ту пору командующем ВВС столичного округа. — Он там дал шороху — чей «ил»? Правильно я проинтуичил, что не пустил тебя на «яке»… Наш-то «ил» без бортового номера! Пусть они икру помечут, погадают… — И, притворно изображая гнев, повысил голос: — Ты кого хотел обмануть, шпана, хулиган несчастный? Старого воробья вокруг пальца обвести вздумал… Не на того напал: я сразу понял — такие ноги!..

В наше время рифмовать кровь и любовь неприлично. Примитив ниже допустимого, но что делать, если в память мерзость и позор войны уместились в тесном соседстве с любовью, трепетанием души, восторгами здорового тела? Наверное, тоже примитив. Но я решил с самого начала — пишу эту книгу без ретуши и бантиков, так что простите великодушно — слова из песни не выкинешь.

Глава одиннадцатая
Когда начинается завтра

Садясь в кабину нового самолета, окидывая беглым пристальным взглядом интерьер, особо присматриваясь к приборной доске, бортовым панелям, неуверенно еще касаясь рычагов, тумблеров, кнопок, мысленно готовясь к первому запуску и опробованию двигателей, не думаешь — а когда замысливалась эта, пока еще совершенно чужая для тебя машина? Между тем такая информация весьма важна. От эскизных набросков, от первых прикидок, от предварительных поисков аэродинамиков до появления самолета на лётном поле, проходят годы. И летчики-испытатели должны это обстоятельство непременно учитывать.

Ил-12, задуманный с самого начала самолетом пассажирским, мирным, был начат предварительной разработкой, когда Ил-2, Ил-10, Ил-4 еще бомбили и обстреливали многочисленные объекты врага. Еще длилась война, и КБ Ильюшина продолжало нести свою долю ответственности за серийный выпуск боевых самолетов, за их постоянное улучшение, за устранение неизбежных производственных дефектов — без этого не бывает. И вот на фоне тяжких фронтовых забот, отмечавшихся по ходу дела не только высокими орденами и премиями, надо было «раздвоиться», чтобы представить, смоделировать условия будущего мирного существования, динамику дня завтрашнего, в котором предстояло существовать и работать Ил-12. Конечно, мотивация успеха была очень сильна — все смертельно устали от войны, и будущий пассажирский самолет служил проектировщикам как бы окном в совсем другую жизнь, по которой они так изголодались. Не помню, имелись на Ил-12 откидные столики на спинках пассажирских кресел или нет. Кажется, были. Сделать их — пустяк, но ведь прежде надо вообразить, как входит в самолетный салон улыбающаяся стюардесса в нарядной форме Аэрофлота и предлагает вам освежиться, закусить… По военному времени от такой картины мог и инфаркт случиться, который в ту пору называли по старинке разрывом сердца.

Разработка проекта Ил-12 началась в 1944 военном году. Машина рассчитывалась для полетов на короткие и средние расстояния. Особое внимание уделялось повышенной надежности этой машины и возможности использования Ил-12 в ЛЮБЫХ климатических условиях. Первый полет прототипа состоялся 7

января 1946 года, пилотировали в тот день машину знаменитые братья Владимир и Константин Коккинаки. После длительных и весьма тщательных испытаний самолет поступил в серийное производство. Уже 22 августа 1947 года Ил-12 впервые вышел на линии Аэрофлота. Машину продолжали совершенствовать — установили, например, антиобледенители на крыльях и винтах, заметно улучшили остекление, модернизировали стабилизатор.

Тем временем Ил-12 неутомимо летал на внутренних и международных линиях, прекрасно зарекомендовал себя в условиях Арктики и Антарктиды.

Боевая машина, бронированный штурмовик Ил-10 ничего общего с Ил-12 не имел, если не считать общего творца — Сергея Владимировича Ильюшина, чей конструкторский ансамбль стоял у истоков и того, и другого популярных самолетов. Впрочем, встречаются машины, непременно несущие в себе, так сказать, фирменные «гены» — садясь впервые в пилотское кресло Ил-12, я испытывал полнейшее доверие к самолету, нисколько не сомневался — этот корабль сам без особого труда обязательно пойдет ко мне в руки, как пошел прежде его старший брат — Ил-10… Так и случилось.

Правда, один памятный конфликт имел место, но к управлению самолетом он никакого отношения не имел. В нашем родном доме всегда и всюду, увы, существовала система приписок. Школа летчиков-испытателей, точнее сказать, мы — ее слушатели, гонясь за налетом, не упускали любого случая приплюсовать в свои лётные книжки лишние минутки. Делалось это весьма примитивно — если на Ил-12 тренировали, скажем, Миненко и Волков, то в пустой пассажирский салон налезало человек пять-шесть, не занятых в других полетах. И пока мы «катались» на Миненко и Волкове, как бы ожидая очереди сменить ребят в пилотских креслах, нам накручивался налет, эти столь желанные минутки. Строго говоря, пассажирам налет начисляться не должен, но… грешили.

В тот день меня с утра познабливало, по опыту я знал — подкрадывается подлый приступ малярии, подхваченной еще на Карельском фронте. И все-таки я на полеты вышел, успел через силу отлетать свое, кажется, на Як-18 и на Ил-10, и уже через силу забрался на Ил-12. Намерение было проще некуда — отогреться и заодно прихватить малую толику дармового «налета». Растянувшись на зимних чехлах, сложенных в хвосте машины, я не заметил, как уснул. Об меня споткнулся собиравшийся слетать проверяющим Марк Галлай, один из испытателей, опекавших нашу школу. Реакция Марка Лазаревича была мгновенной и категорической — вон с борта! Тут тебе не

спальня. Если бы меня не знобило, если бы я не чувствовал, что заболеваю, что мне так нужны тепло и покой, едва ли я запомнил бы ту мелкую обиду: салон Ил-12 действительно не место для спанья. Но в том-то и штука — обижаться, перекладывать свою вину или ответственность на другого всегда легче, чем признавать грех за собой.

Из восхождения на борт Ил-12 мне запомнилось, понятно, не только это происшествие. Случались и иные курьезы. Уже в положении экс-пилота я оказался на Кавказе, в метеорологической экспедиции, занимавшейся исследованием грозовых облаков, несущих опасность града. Тема работы была в ту пору модная, на противоборство с градобитием отпустили порядочные средства, так что экспедиция располагала даже собственным самолетом-лабораторией. Командовала парадом дама. Имя ее, к своему стыду, за давностью лет я запамятовал.

Когда подходящих облаков над Кавказом не было, когда вечерами свет еле тлел в убогих лампочках, мы вели бесконечные разговоры на самые разные темы. Шефиня проявляла при этом напористое любопытство к прошлому своих подчиненных. Чем оно — любопытство — диктовалось, судить не берусь. Мне она сочувствовала: был человеком, а кто теперь? Это же бабушка надвое сказала, получится из летчика профессиональный писатель или нет… Как я потом понял, о моем авиационном прошлом милая дама нашептала командиру корабля, опальному пилоту ГВФ, скорее всего, чтобы пробудить в нем сочувствие к бывшему коллеге.

И вот что из этого вышло.

Вылетаем ранним утром на поиск град о несущих облаков. Ползаем на высоте около четырех тысяч метров. Мое время, как всякое бездельное время, тянется и тянется с резиновой бесконечностью. Наконец, звучит команда: «Всем надеть парашюты!» Значит, ребята что-то учуяли. Кружим вокруг здоровеннейшего темно-фиолетового облака. Примерившись, командир входит в эту темную сырую массу. Машину швыряет с крыла на крыло и одновременно — то вверх, то вниз. Через несколько секунд исследователи сбрасывают реагент за борт. К слову сказать, эта ответственная научная процедура выполняется предельно просто — бумажный мешок с… дорожной пылью (на этот раз) выталкивают за дверь… Как наивно выглядит такая атака, но край облака тем не менее медленно, будто неохотно, отваливается и тихо отдаляется от громады облака. Из отсеченного ломтя выпадает на землю совершенно безвредный дождик. Заход, еще заход. Удача нам сопутствует, экспериментаторы счастливы: наконец в графиках совпали какие-

то особо капризные точки, и теперь есть чем утереть нос самому… тут называется имя влиятельного противника академика Н.!

Как себя чувствует экипаж, судить не могу, что происходит в пилотской кабине — мне просто не видно. Скажу только: случись мне оказаться на месте командира корабля, перед тем, как браться за такие полеты, я бы хорошенько подумал — а стоит ли игра свеч? С грозовыми облаками шутки плохи. Их разрушительная сила очень трудно поддается оценке. А что может преподнести именно это облако, никогда и никто с уверенностью сказать не может.

Заход, еще заход и еще…

Впечатлениями, признаюсь, я уже вполне сыт. И ничего не имел бы против поспеть к котлу с лапшой и неизменной экспедиционной тушенкой. Сегодня поварскую вахту несет м.н.с. (младший научный сотрудник) Володя, и надо заметить: у котла у него все хорошо получается.

Еще заход…

Еще сброс…

На летающей лаборатории установлены дополнительные баки, наш Ил-12 может болтаться между облаками еще часа четыре. Из пилотской кабины вываливается бортмеханик. На ходу снимает парашют, ясно — облачные режимы закончены, сейчас пойдем домой.

— Кончай ночевать, писатель! — говорит мне бортмеханик. — Командир желает видеть лично.

Поднимаюсь с сиденья, сделав шаг, слышу:

— Парашютик можешь оставить тут. Командир расслабленно сидит в левом кресле и что-то жует. Пилотирует второй. Я не сразу разбираю, что говорит командир, оказывается, он предлагает мне занять место правого пилота и показать, на самом ли деле я из пилотской гильдии. При этом он употребляет неожиданный оборотик: «Как любит ХВАСТАТЬ наша почтенная начальница от науки».

Вообще-то мне не нравится, когда требуют: а ну-ка покажь, какой ты есть преферансист или какой мастер варить кашу… В подобных предложениях всегда звучит заведомое сомнение, пусть малая, но все-таки ощутимая доля унижения… Неприятно, но не отказываться же. Молча киваю, дескать, раз вам так хочется, пожалуйста, уважу. Второй освобождает место, я спрашиваю, на каком режиме идти?

Плавненько разворачиваюсь, беру заданный штурманом курс, устанавливаю пять метров в секунду снижение, фиксирую скорость и направляюсь к дому. Где-то на высоте тысячи метров

командир приказывает дальше не снижаться. Не очень раздумывая, нравится ему техника пилотирования или нет, решаю: сейчас покажу, как исполняют «площадку»… пусть знают. Поставил по местам стрелочки и держу… отклонение ноль.

В синеватой дымке открываются подходы к Тбилиси. Красотища — не передать. Штурман дирижирует заходом на посадку. В самом конце взлетно-посадочной полосы, чуть правее, просматривается наш табор. Там м.н.с. Володя шурует у котла с лапшой. Это вдохновляет. Резво рулю на этот, теперь главный ориентир. Командир корабля с не совсем понятным мне раздражением говорит:

— Думал, она так… треплется, а ты, оказывается, на самом деле можешь.

Этот неожиданный полет скорее всего и не задержался бы в моей памяти, не случись вечером отмечать День авиации. Метеорологи, и я с ними, воздали по случаю праздника слегка. Полевые условия, стесненные финансовые обстоятельства не позволяли развернуться всерьез. Но экипаж, предварительно выяснив, что на завтра облаков не ожидается и полеты поэтому не планируются, отметил День авиации как полагается.

А в понедельник утром телеграмма: срочно пригнать самолет в Москву. Вылетать безотлагательно.

И тут состоялся такой памятный разговор с командиром корабля:

— Писатель, подсобишь? До Москвы, а…

— А как ты полетный лист оформишь — у доктора, в диспетчерской?

— Нет проблем! Доктор — Рая, свой человек, а диспетчер — грузин.

— Ну и что?

— Рая — такая баба! Для меня на все готова. А грузины — благородные люди, они имеют понятие — вчера был НАШ день! Короче, выручишь?

Лечу. Погода — лучше не бывает: синева и прозрачность неба беспредельные. Только на подходе к Ростову-на-Дону появляются первые, слабенькие совсем, кучевые облачка, такие беспомощные, еще и не пенные — цыплята, не желтые, а снежно-белые. Странный режим задал мне командир — скорость несуразная, меньше крейсерской. Хотел у него спросить, в чем идея, да вижу — он дремлет. Второй вовсе ушел досыпать в салон. И бортмеханик вне поля зрения оказался, и радист тоже. Только штурман под рукой, поглядывает вполглаза иногда в карту и на приборы.

Лечу, не тревожа ребят. Им же к начальству еще являться,

нужен товарный вид!

Показывается Серпухов, скоро КПМ. Признаться, у меня *побаливают плечи. Облачка по дороге успели* возмужать и хотя в сравнении с теми — град обойными гигантами — мелковаты, наш Ил-12 побалтывает вполне прилично. На земле перед расставанием интересуюсь у командира, почему он мне такой дурацкий режим задал — плелся я плелся, будто до самого Северного полюса, а не до Москвы… Командир засмеялся на все тридцать два ослепительно белых зуба и объяснил:

— Мы — экспедиционщики, и оплата нам идет не с километров, а с налетанных часов. Получается: дольше едешь — получишь больше. Ты не задаром, а за наши рубчики пахал…

Не мог я тогда и помыслить, что случайно, всуе, можно сказать, помянутый Северный полюс, чисто символически вкрапленный в разговор, вскоре на самом деле окажется конечным пунктом маршрута моего еще одного неожиданного полета на Ил-12.

Что такое Северный полюс? Рассуждая по школьному — точка, в которой сходятся все меридианы, опоясывающие земной шар. Абстракция. Чистейшая условность. Но я хорошо помню, как где-то в районе Северного полюса пропал, вылетев спасать экспедицию итальянского генерала Нобиле, герой моих мальчишеских грез великий Руал Амундсен. Над полюсом, по дороге в США, прошел Валерий Чкалов, ставший моим богом еще до того, как в наш дом притащили аэроклубный У-2. Словом, в моем представлении Северный полюс всегда был совершенно особенной точкой Земли. Полюс и манил, и страшил, хотя ни теперь, ни тем более раньше, я не сумел бы ответить — а что же мне было нужно на Северном полюсе? Именно тем, я думаю, и прекрасна мечта, что она не определяется никакой пользой, доходом, выгодой… Как компасную стрелку ведет на Север, так примерно и меня тянуло. И вдруг представилась вполне реальная возможность. Фотография Ил-12 на льду СП-16 и сегодня занимает почетное место в моем доме.

Снаружи тот самолет был как самолет. Но внутри сразу обнаруживалось кое-что неожиданное. Ну, скажем, пол, протертый до дырок. Не фигурально, а буквально — до дырок! Сквозь эти отверстия был виден всторошенный, местами треснувший лед, если мы летели не слишком высоко и не мешала облачность. Глянув вниз, можно было даже прикинуть, какой снос… Вдоль левого борта протянулся вместо кресел дополнительный бензобак, здоровенный, как цистерна. Но поразило даже не столько это, — большой — ладно! — на баке… что бы вы думали? — шумно горел примус! Пока мы летели к

полюсу, на примусе варилась курица! Такого я не видывал за всю мою авиационную жизнь.

— Тебе не страшно? — спросил я бортмеханика. — В полу дырки, на бензобаке примус?

— Ей двадцать три года, — это он про машину сказал, — тыщу раз ее латали, и ничего — летает. Не горела, тьфу, тьфу, не падала… такой везучей машине я больше доверяю, чем молоденькой, неизвестно как собранной и как облетанной…

Вообще у экипажа этого Ил-12 оказалась своя философия, свое, не вполне обычное, пожалуй, восприятие жизни. Командир корабля был немолод, лыс, породы мелкой, характера не суетливого. На форменном кителе приколот знак летчика ВТОРОГО класса. Странно.

— Как так, ты, командир корабля, ты допущен летать на Полюс, возишь не только грузы, но и людей, садишься во внеаэродромных условиях — на лед, — говорю я, — и при этом живешь со вторым классом?

Он только ухмыльнулся в ответ.

— А на что мне твой первый класс? Никакого резону нет за ним ехать. Наши верхние дураки выдумали — повышается класс только в центре. Скажи, а чему я там буду учиться и кто меня станет просвещать? И посчитай, во сколько мне этот первый класс обойдется: два месяца без полярной надбавки, без километровых, за ледовые посадки, которых не будет, тоже — ни фига, да еще за значок с меня — рубль тридцать пять! Так на черта такая радость?! Допуск у меня, в смысле разрешенного метеоминимума, — давно оформлен по первому классу. Практически, пока я здесь, где меня каждая собака знает, никто не остановит, если я сам решу — лечу.

Наверное, это было глупо спрашивать, но как-то само собой получилось:

— Любишь ты, видать. Север, раз на два месяца оторваться не в состоянии?

— Чего тут любить? Холодище, ветрища, снежища, а как зима приходит — еще и темнотища! Ничего особенно заманчивого не вижу. Погибельный край и натуральная каторга.

— И сколько же лет ты на этой каторге пребываешь и вроде никуда переводиться не собираешься?

— Пилю я здесь, верно, уже двадцать один год и пока на материк не спешу. Почему? Но сначала ты мне скажи — а где еще в авиации свобода осталась? Конечно, и тут зажим имеет место, но кое-что еще урвать можно, особенно когда ты давно не салага… В гробу я бы этот Север видел, но как его бросить — ушел подальше, связь барахлит, кругом — пустота, и решай: что

делать, как на окаянный этот лед не загреметь… Решил. Сумел — празднуй! Таких лысых дураков, как я, немного здесь осталось, но мы еще водимся и понимаем — в нас сила.

Уже на подходе к СП я записал в блокноте: «Самолет — инструмент познания» и попросился на правое сиденье.

— Не могу: второй у меня обидчивей барышни. Садись на мое место, а второму я скажу, чтобы он тебя подстраховал. Идет? Когда надоест, скажешь.

Пилить было еще порядочно. На Севере все далеко, тут очень важно не спешить понапрасну, чтобы раньше времени не сбить дыхание.

Приближаясь к полюсу я думал: сбылась мечта идиота, в жизни бы не мог подумать, что когда-нибудь доберусь в эти края. И вот!

Сам по себе Северный полюс оказался, как бы лучше сказать, игрой воображения, что ли… Лед, лед, лед — разноцветный, вполне рериховский. Несколько сборныхдомиков образовывали СП-16. Вмороженный в лед столб, на макушке стрелы-указатели — до Москвы столько кэмэ, до Ленинграда — столько-то, до Харькова… Это каждый из зимовщиков указывал на свой дом. Такова традиция.

Мы разгрузились. Пообедали в кают-кампании с зимовщиками. Начальник СП каждому прилетевшему на Ил-12 вручил по… сувениру — апельсин с автографами «аборигенов» и объяснил:

— Все у нас, извиняюсь, через жопу делается: апельсины шлют и шлют, уже глаза на эти цитрусовые не глядят, простого лука не можем выцыганить, спасибо вам, мешок притаранили.

Разглядывая рыжий марокканский апельсин, я загрустил: съесть такое чудо с Северного полюса — натурально грех! А как его сохранить Через неделю пожухнет, сморщится… И тут я спросил начальника СП:

— А печать или штемпель какой-нибудь у тебя есть?

— Почему это — или? Все есть — и печать в угловой штемпель! Мы же вполне узаконенная государственная организация со своей «конторой».

Тогда шлепни мне штамп вот сюда, — и я протянул начальнику свой паспорт. — Это будет память! Хо-хо! Прописка на Северном полюсе!

Странная однако штука — сколько я потом ни ездил по стране, ни одна администраторша ни одной гостиницы, ни одно должностное лицо, проверяя мой паспорт, НИ РАЗУ не поинтересовались, как же понимать прописку на Северном полюсе?

В конце концов я не выдержал и проявил инициативу, спросив у добродушной тетки, принимавшей меня в очередной гостинице:

— Скажите, пожалуйста: вас прописка на СП-16 не смущает? Неужели вам часто приходится встречать людей из этих краев?

С минуту, наверное, она молчала. Переваривала вопрос. Потом пристально поглядела мне в лицо и, видимо, убедившись, что в самом деле — я, паспортный, поинтересовалась: — И как же у вас там с мясом?

В первый момент я даже растерялся, но увидев, что женщина ждет ответа, сказал без улыбки:

— С мясом — ничего. Оно, знаете, в лице белых медведей, не каждый день, но приходит. Отстрел не запрещен. Обходимся без талонов.

— О це правильно, — сказала тетка, — что талонов не надо, це гарно…

Вот так мне вспоминается сегодня Ил-12.

Надеюсь, вы ощутили — в нашей профессии машина и человек существуют в трудно объяснимом слиянии. И, на мой взгляд, это прекрасно.

Глава двенадцатая
«Дуглас», «Даккота», Ли-2

Впервые изображение будущего Ли-2 я увидел на обложке замечательной книги «Ваши крылья». Эта книга ворвалась в мальчишескую довоенную жизнь как подарок судьбы. Никому не известный американец Ассен Джорданов улыбчиво, доступно, обстоятельно рассказывал, как пешеход, возмечтавший о небе, приобретает крылья. В принципе книга была чисто популяризаторской, но мое поколение читало «Ваши крылья» как увлекательнейший авантюрный роман.

С годами я узнал много неожиданного, связанного с этой книгой. Так, например, Ассен Джорданов оказывается изначально — Асен Йорданов, болгарин. В юные годы он построил самолет, признанный первым действующим летательным аппаратом его страны и принятым к эксплуатации. Он стал учлетом во Франции. В шестнадцать лет сделался боевым летчиком, кавалером военных орденов. После первой мировой войны судьба приведет его в США, он поработает там летчиком-испытателем, закончит несколько технических колледжей, получит признание конструктора, позже возглавит собственную фирму, он напишет и проиллюстрирует много книг. Среди бесчисленных заслуг Асена Йорданова — работа над самолетом «Даккота».

Для меня и сегодня загадка, как случилось, что в нашей чванливой стране, где людям с детства вбивали в головы: «Россия — родина белых слонов!», где все сколько-нибудь технически значительное норовили объявить нашим приоритетом, нашлась умная голова, оценившая американский самолет «Си-37» по заслугам, отважившаяся купить лицензию на его производство в СССР. Потом машину переименовали, но не в этом суть, важнее, что Ли-2 стал не просто популярнейшим и нужнейшим самолетом, а составил, можно сказать, эпоху. Наверное, в мире не найдется ни одной страны, где бы ни летала эта машина, побившая, кстати сказать, все рекорды самолетного долголетия.

Решение на постройку ДС-3 — еще одно «предназвание» Ли — было принято в 1938 году. Машину пересчитали на метрические меры, что оказалось не так просто, оснастили двигателями АШ-62-ИР и выпустили на пассажирские авиалинии под маркой ПС-84. Позже этот самолет широко использовали для грузовых перевозок, для нужд метеорологов, полярников. Отвечал за строительство лицензионной машины инженер Б. П. Лисунов. В сентябре 1942 года ПС-84 получил название Ли-2. Странное

совпадение — можно считать «Ли» образованным от фамилии Лисунова, а можно от слова «лицензия», но как бы там ни было, Ли-2 долгие годы называли по-всякому, а мыслили всегда «Дугласом»… В военное время и вплоть до появления Ил-12, следом — Ил-14 парк Ли-2 был основой Аэрофлота, а позже и многих авиакомпаний стран советского блока.

Почему, не знаю, но при упоминании о Ли-2 мне непременно вспоминается какая-нибудь забавная история из нашего с ним общения.

Прилетаю в Ленинград на Як-11, сдаю самолет адресату и, сломя голову, несусь на Невский — в кассы Аэрофлота: хочу хоть на часок заскочить в Москву, повидать маму, а командировка «посадки» в столице не предусматривает. Билетов, разумеется, нет. Стелюсь перед барышнями, стараюсь обратить их внимание на мою хорошо потрепанную летную куртку, на чехол с парашютом, что у меня в руках. Мы же коллеги, девочки! Но — ноль внимания, не желают они меня признавать за своего. Еду с отчаяния в аэропорт, прямым ходом к старшему диспетчеру по перевозкам.

— Ребята, выручайте!

— А тебе куда?

— В Москву.

— В Москву, в Москву… Всем почему-то надо только в Москву… Левка, на чартерном есть места? — кричит старший диспетчер кому-то за стенку.

— Мест нет, одно место есть, — отзывается невидимый, но тут же делающийся мне милее родного брата Левушка.

Чартерный рейс — полет вне расписания, чаще всего такой полет выполняется по заказу какой-нибудь организации. Мне достался билет на рейс, заказанный профсоюзной конторой, которая отправляла в столицу представительную делегацию. Лететь предстояло ночью. Опознать профсоюзников не составило труда. Кучка маловыразительных людей гуртовалась вокруг типичного номенклатурного начальника — двойной зыбкий подбородок, шляпа, опирающаяся на уши, поросячьи полузакрытые глазки и руководящий голос. К начальникам у меня идиосинкразия почти с младенчества. К *любым* — от *школьного* завхоза до *нелетающего генерала,* включая начальника отделения милиции и завмага. А когда я еще услыхал, как эта профсоюзная шишка басовито вещает: «Главное занять место поближе к кабине пилота, впереди центра тяжести, уж тогда никакая болтанка не возьмет…», разом завелся: «Ишь ты, «во всех вопросах знаете вы толк» и про центр тяжести слыхали…» Ну, ладно.

Приближалось время вылета, в зале ожидания появился седоватый мужик в синей с шевронами форме, огляделся, подумал и спросил, на Москву ли мы, и, убедившись, что угадал, предложил следовать за ним. «Радист» — почему-то подумал я. С такой сединой мог быть и командир корабля…

На краю летного поля, напоминая большую рыбину, темнел Ли-2. Трапа не было. Радист проворно вытащил металлическую стремянку из фюзеляжа, и шеф делегации первым ринулся на борт. Следом, толкаясь и только что не хрюкая, пошел на приступ весь профактив. Я стоял в сторонке, бороться за место не было никакого желания, а главное — никакого смысла.

Публика уже разместилась в самолете, когда появился командир корабля. Он оказался молод, ладен, пожалуй, даже и красив. Из породы мужчин, про которых говорят: «Смерть бабам!». Командир корабля смерил профессиональным взглядом парашютный чехол у моих ног, оценил обтрепанность кожаной куртки — его была куда новей — улыбнулся и приветливо спросил:

— С нами?

— Если позволите.

Жестом гостеприимного хозяина он указал мне на стремянку. Пока экипаж прогревал моторы, я успел расположиться на откидном сидении у самой двери, положить чехол с парашютом у ног, расстегнуть его блестящие замочки, при этом стали видны парашютные лямки. Ли-2 еще покачивался, выруливая на взлетную полосу, когда я поинтересовался у члена делегации, скромно сидевшей в последнем ряду девушки, вполне заслуживающей внимания, понравился ли ей командир корабля?

— Седой, в возрасте? — спросила она.

— Не-ет! Что вы, молодой красавец! Он сегодня первый раз командует парадом!..

Тут как раз взревели двигатели, разговаривать стало трудно, и я сел на свое место, совершенно уверенный — сейчас она обернется. И не ошибся. Чуть позже, когда мы уже летели и начало побалтывать, я объяснил милой попутчице, ее звали Сонечкой, что в чудном защитного цвета мешке у меня лежит парашют. Она удивилась — зачем? Как зачем? В случае чего — раз и пошел своим ходом. Мне было интересно узнать, сколько потребуется времени, чтобы эта информация достигла мордатого начальника и какую она вызовет реакцию. По штурманским часам вышло — через две минуты сорок секунд он завертелся, стараясь со своего самого «выгодного» места разглядеть, здесь ли еще я или нет? А болтало в ту ночь прилично, должно быть мы летели вдоль грозового фронта. Впрочем, всерьез нам ничто не помешало

и сели вовремя и вполне благополучно. Был ранний замшевый рассвет, с холодным небом, с первым чуть ощутимым ветерком. Начальник еле выполз из кресел, выглядел он словно его пожевали. Он поспешил загрузиться в поданный к трапу черный ЗИМ и отбыл из Внуково в гордом одиночестве, даже не кивнув на прощанье своей команде.

Сонечку я довез до Пушкинской площади на такси. По дороге она все расспрашивала — а хорошая ли машина Ли-2, надежная ли?

— Раз самолет благоприятствовал нашей встрече, Сонечка, — галантно ответил я, — можно ли сомневаться?..

А вот другая история. Летел я из Кушки в Ашхабад. С командиром корабля толком познакомиться не успел: мы спешили на вылет. Когда я попросил его выручить, взять на борт, он только скользнул взглядом по голубым петличкам и сразу согласился:

— Какой разговор… Бэжим! — И мы бегом понеслись к самолету. Ли-2 оказался исполненным в десантном варианте: кресел не было, пассажиры сидели вдоль бортов на откидных дюралевых лавочках, а еще — на полу. Командир корабля этому многолюдству не удивился.

— Дайте пройти! — крикнул с сильным грузинским акцентом. — И прэдупреждаю: эсли кто закурит в полете, выброшу к чертовой матери, не доходя Ашхабада. А ты чего стоишь? — это он у меня спросил. — Пошли из этого обезьянника в кабину. В тэсноте, да не в обиде.

Даю слово, я не суеверный, но, пока мы дотащились до Ашхабада, я готов был сто раз перекреститься: Господи, спаси и помилуй. Мы летели на высоте метров сто, местами горы подступали так близко, что хотелось зажмуриться. Было очень жарко. И я все время помнил — нагретый воздух слаб, он плохо держит. Но самое интересное ждало меня впереди. Мы сели безукоризненно, неслышно, зарулили на стоянку, и тут из машины, как зубная паста из тюбика, полезли восточные халаты вперемежку с европейскими костюмами. Я стал считать: четырнадцать… шестнадцать… двадцать один… двадцать семь… Да что же это за наваждение — публика все перла и перла! Уже тридцать два и тридцать три опустились на выжженную ашхабадскую землю. На сорок первом пассажире я перестал считать и поглядел на командира корабля.

— Служебная необходимость, дорогой! — сказал он и беззлобно обматерил своих пассажиров.

Как такая орава поместилась в стареньком Ли-2, удивляюсь. Почему мы не упали по пути, понять не могу. Впрочем, можно ли

придумать более убедительное подтверждение надежности Ли-2? Едва ли.

А еще я добирался как-то из Харькова домой. И тоже — с оказией. Всю дорогу тащились в облаках. По остеклению ползли косые струйки дождя, в машине неприятно пахло сыростью, напоминая о заброшенном подполье, пыточном подвале, могильной щели… В районе Москвы земля заставила изрядно покружить: столица почему-то не принимала. Наконец дали посадку на центральном аэродроме, прямо в городе. Сели, рулим. Ставят нас точно против главного входа в аэровокзал, но трап не подкатывают и никого из самолета не выпускают. Наконец на перрон вываливается запыхавшийся оркестр и с ходу оглушает авиамаршем. Теперь подкатывают трап, да не какой попало — под красной ковровой дорожкой! На борт поднимаются нарядные дети — девочка и мальчик, с цветами.

Оказывается, командир корабля Леонтьев завершил этим полетом свой второй миллион безаварийно налетанных километров. И, пожалуйста: не упустите из виду — это случилось ранней весной сорок четвертого года. Мы еще воевали, и все-таки цветы нашлись: тогда любили и всерьез уважали летчиков. Однако, кажется, уже и самому пора положить руки на штурвал Ли-2.

Не успел войти в дом, требует к себе генерал Котельников и объявляет:

— Аллюр три креста! Давай на аэродром. Полетишь с Шумейко, кажется, в Казань. Вторым.

Мчусь! Иван Иванович Шунейко числился среди самых уважаемых пилотов не только нашего аэродрома — страны. Куда и зачем полетим, ему, ясное дело, известно, а задача второго пилота, сформулирована давно и мудро: «Дело правого — не мешать левому!»

Ли-2 оказывается изрядно загруженным какими-то ящиками. Пассажиров, протискиваясь бочком в пилотскую кабину, я не заметил, скорее всего их и не было. Только успел поздороваться с экипажем, обежать приборную доску взглядом, усаживаясь в кресло, как Иван Иванович запустил двигатели. И все пошло под аккомпанемент — давай-давай! Бодро вырулили на взлетную полосу, запросили добро на взлет, командир говорит:

— Идем на Казань, эшелон получим в воздухе, взлетать будешь ты, — он назвал загрузку, чтобы я понимал — машина в предельно допустимом весе, — действуй!

Интересно, на Ту-2 я сидел слева от продольной оси и меня это тревожило, теперь я оказался справа, но даже, что называется, и бровью не повел. Удивительное все-таки существо человек —

приспособляемость необыкновенная. Взлетел, вероятно, нормально, потому что еще в наборе высоты Шунейко покинул свое место и удалился в салон. Скорее всего, это был жест, имевший, как я теперь понимаю, чисто воспитательное значение. А тогда я малость струхнул. Но ничего не поделаешь — эшелон передала земля, курс продиктовал штурман, какую держать скорость, подсказал старик-бортач, и я пошел на Казань. С тех пор минуло много лет, почему же из тысяч выполненных на разных машинах полетов, в обстоятельствах всякой сложности, мне так отчетливо запомнился рядовой полет на обычном Ли-2? Наверное, потому что никогда прежде я так предметно не ощущал оказанного доверия. Ведь крупным планом Шунейко видел меня впервые. Знал, что я из мальчиков генерала Котельникова и только. Но что значит — фирма!

Полет до Казани показался мне ужас каким долгим, включить автопилот я не догадался. Скорее всего позабыл на радостях! А кучевка набирала силу и нас побалтывало весьма заметно, так руками и ногами шевелить приходилось беспрестанно. Я уже вышел на посадочный курс, когда Иван Иванович деликатно спросил:

— *Подстраховать?*

Я благодарно кивнул командиру, руки у меня одеревенели по самые локти.

Пока из Ли-2 выгружали ящики и заталкивали на их место новые, мы успели пообедать, переговорить о том, о сем, не касаясь полете. Словом, перевели время «в дугу» и под вечер вылетели обратно.

Шунейко предложил мне свое командирское место:

— Садись и действуй.

Откровенно говоря, я бы с удовольствием поспал, в крайнем случае понаблюдал за командиром, но ведь не признаешься в своих тайных желаниях, когда тебя дарят доверием. И я сел «действовать» на левое сиденье. На середине пути мы влетели в полосу сплошного дождя. Сквозь астролюк, расположенный на потолке пилотской кабины, сочилась холодная вода, попадала за воротник, прибавляя мне бодрости. Бортмеханик притащил из хвостового отсека брезентовый чехол и, как смог, накрыл меня. Я пилотировал Ли-2 со странным чувством: гордился — вот преодолеваю усталость, перешагиваю через трудности… ощущая приближение темноты, до рези в глазах всматриваюсь в затянутый дымкой горизонт… ну, и так далее. Наверное, это очень литературно получилось, но именно так в годы моего мальчишества писали о героях, спасавших челюскинцев, или об отважном женском экипаже самолета «Родина». Те интонации из

далеких лет, те фальшивые слова, видно, крепко осели где-то в подсознании и теперь незаметно вылезли наружу. Стереотипы ужасно стойки! К тому же, человеку очень хочется выглядеть значительнее, чем он есть на самом деле.

Когда в потемневшем небе включились первые звезды, Шунейко деликатно ссадил меня с командирского кресла и взялся за штурвал сам. Мы садились с включенной фарой, скудно освещавшей убегающий под колеса бетон. Счастливая усталость — тоже примелькавшийся стереотип. Проще сказать — я устал до дрожи в коленках, до окаменевших век. Короче, я заснул, сидя в электричке, и меня разбудили на Казанском вокзале а Москве. В опустевшем вагоне пахло керосином и селедкой, я никак не мог взять в толк, внюхиваясь в это гадостное амбре, а чему, собственно, я радуюсь?

Полеты на Ли-2 не давали слишком много материала, заслуживающего описания. Впрочем, однажды мне довелось слетать на этой машине в совершенно немыслимой роли консультанта. В гарнизоне начался повальный коклюш. Болели, мне кажется, все детишки — от грудничков, включая школьников. Когда-то я прочитал в популярном, типа «Знание — сила», журнале, что коклюш можно лечить подъемом на высоту в три тысячи метров. Такие опыты были, и результаты оказались превосходными. Вспомнил и поделился с полковым врачом. Очень уж ребятишек было жалко. Доктор сразу засуетился и помчался к командиру дивизии. Тот спросил, откуда такие сведения? Доктор, по простоте душевной, назвал меня, упомянув, что я из учеников генерала Котельникова, а этим ребятам вообще много чего известно…

При этом разговоре я не присутствовал, но могу предположить, какая последовала реакция:

— Если Вы, доктор, настаиваете и берете ответственность на себя, пусть этот Ваш больно умный летит с Казаряном за кон-суль-тан-та…

Впрочем, не все ли равно, кто, что и каким тоном мог сказать. Ребятишки-то поправились!

Ну, а последняя моя встреча с Ли-2 случилась вдали от родного дома — в Братиславе. Потускневший, посеченный дождями, протравленный воздухом большого города, он стоял памятником у входа в музей Боевой славы. Давным-давно в тревожные дни словацкого восстания на этих крыльях летело к партизанам оружие, продовольствие, медикаменты, а обратными рейсами вывозили раненых. Много воды утекло с той поры, наступили по-новому беспокойные времена. Все в политике. Кипят страсти, выясняются отношения, идет жестокая война с

памятью и памятниками. И я давно уже не был в Словакии, не могу поэтому сказать, уцелел братиславский Ли-2 на своем пьедестале или порушен. Он мне помнится задумчиво грустным, у левой стойки шасси лежали тогда гвоздики. Чуть приувядшие, очень красные, такие, знаете, махровые.

Если Ли-2 в Братиславе еще цел, я бы сказал людям: не обижайте машину, стыдно и недостойно сражаться с такими надежными, такими добрыми, такими бескорыстными крыльями. Будьте милосердны.

Глава тринадцатая
Приятное разочарование

До того как построить реактивный истребитель МиГ-9, А. И. Микоян и М. И. Гуревич сконструировали ряд мощных, вооруженных пушками истребителей с поршневыми двигателями. Эти их машины строились серийно, они даже повоевали, но довольно скоро сошли с круга. Исторически это оказалось к лучшему. У конструкторского бюро еще во время войны, когда все были заняты фронтом, появилась возможность сосредоточиться на разработке новых идей, на проведении множества экспериментов, предваривших появление качественно нового самолета. Первоначальное наименование МиГ-9 было И-300.

На самолете стояли два турбореактивных двигателя, упрятанные внутри фюзеляжа, двигатели имели общий воздухозаборник. Реактивная струя выводилась под фюзеляж. Самолет оборудовали герметической кабиной, убирающимся трехколесным шасси. Первый полет, 24 апреля 1946 года, выполнил А. Н. Гринчик. Месяц спустя — 24 мая летчик-испытатель Гринчик погиб, его работу по МиГ-9 продолжили летчики-испытатели М. Л. Галлай и Г. М. Шиянов. И-300 был поднят на высоту 4500 метров, где машина показала максимальную скорость 911 километров в час. 18 августа 1946 года МиГ-9 и Як-15, первые реактивные самолеты страны, предстали перед широкой публикой, собравшейся на празднование Дня авиации в Тушино. А в первомайском параде 1947 года участвовало уже соединение МиГ-9, пролетевшее колонной звеньев над Красной площадью. В том же году началось серийное строительство.

3 августа 1947 года я присутствовал на авиационном празднике в Тушино. Начало было традиционным: флаги, портреты вождей, бравурная музыка, подношение цветов… Подробности этой казенной части торжества не очень-то сохранились в памяти. Но вот в притихшем небе, на малой высоте появился стремительный, незнакомых очертаний самолет. Казалось, он летит беззвучно, и только когда вертикальной свечой резко взметнулся над центром поля, прогремел гром. Было такое ощущение, будто обвальный грохот машина притащила за собой на невидимом тросе.

Реактивный — тогда это была сенсация. И запомнилась она в образе самолета, что без шума врывается на аэродром, а уж следом на головы собравшихся полковник И. П. Полунин

обрушивает гром и, рассекая невесомую голубизну неба, начинает стремительный пилотаж.

О существовании истребительной реактивной техники народ летающий, понятно, был наслышан, но глухой занавес бессмысленной секретности не позволял получить дельную информацию, конкретные сведения. Поэтому вокруг новых самолетов клубились самые нелепые слухи и нагнеталась всякая жуть. Само появление термина «реактивщик», то есть летчик, летающий на самолете с реактивным двигателем, в отличие от всех остальных и прочих, содействовало не только романтизации новой авиационной эпохи, но и порождало откровенное чванство. А тут еще «реактивщикам» прибавили норму питания… Как после этого было не поверить, что эта публика — особенная?! Первопроходцы-реактивщики не слишком спешили развеять миф о своей исключительности, охотно толковали и об адских перегрузках, и о сложности ориентировки, и об иных затруднениях, которые приходится преодолевать избранным…

Наблюдая за пилотажем Полунина, я старался, насколько было возможным, вприглядку оценить его машину. Скороподъемность — превосходная! Все фигуры высшего пилотажа машина выполняет в отличном темпе, размашисто и вроде бы совершенно непринужденно. Радиус, скажем, петель у МиГ-9 был больше, чем у Як-3 или Ла-7. Но никаких иных отличий в поведении самолета, так сказать, отличий принципиального характера я не замечал. Полковник безукоризненно выдерживал направление даже самых закрученных фигурных комплексов. Можно было предположить — эта чистота не только заслуга летчика, но и свойство машины, лишенной воздушного винта.

Закончился праздник обычной толчеей и безалаберным разъездом… Тогда я даже и подумать не мог, что через какой-нибудь год приобщусь к числу «избранных» — к числу «реактивщиков».

Приобщение выглядело так. Под деликатным приглядом Леонида Ивановича Тарощина, профессионала наивысшего класса, летавшего на всем, что только попадало в Летно-испытательный институт, я готовился к вылету на МиГ-9. Прежде всего покружил, потоптался вокруг самолета, отмечая про себя: шасси трехстоечное. Непривычно: хвост на взлете поднимать не надо… Кабина расположена низко. Воздушного винта нет. Всматриваясь в очертания самолета, я старался курс теоретической аэродинамики, пройденный в классе, как бы спроецировать на живой летательный аппарат. Вроде все замеченные нововведения показались разумными и

оправданными. Одна лишь красная скоба, установленная под правым подлокотником пилотского кресла, вызывала серьезные опасения. Скоба эта прикрывалась предохранителем. Предохранитель был законтрен, но все равно… не так это просто привыкнуть к мысли: стоит отбросить предохранитель, срывая контровку, нажать на скобу, и катапультное устройство выстрелит тебя с креслом из самолета. Тебя, то есть — меня!

За пару дней до этого я как раз наблюдал — над летным полем пронесся Султан Амет-Хан на спарке МиГ-9, раздался несильный хлопок, и тут же из задней кабины вылетел темный комок. От комка отвалилось кресло, потом — вытяжной парашютик вытащил основной купол, и на его стропах повис парашютист-испытатель. Спору нет, парашютизм — спорт отважных, и да здравствует всякое мужество на воде и в небе, но я никогда не состоял в поклонниках парашютизма, хотя прыгать подолгу службы, естественно, приходилось. Почему мне не нравилось спускаться под шелковым куполом? Скорее всего, причина была не очень убедительной — на втором прыжке я неудачно приземлился, порвал связки на правой ноге и довольно долго не мог летать. С того самого дня я избегал прыгать, опасаясь не столько боли, сколько нового отстранения от полетов, повторись неудача.

В кабине МиГ-9 перед самым первым полетом я сидел дольше обычного — надо было привыкнуть к множеству тумблеров и кнопок, заполнивших довольно тесную кабину. Репетировал запуск двигателя, на случай если он остановится в полете. Проигрывал аварийный выпуск шасси. С отвращением поглядывал на подножки, примеривался, как поставлю на них ноги, как вожмусь в кресло, если придется воспользоваться красной скобой катапультного устройства. А еще я внимательно разглядывал горизонт, как он проецируется в козырьке фонаря. И далеко же было видно из миговской кабины — вся взлетная полоса перед носом… Словом, я старательно играл в полет на новом самолете.

Годы спустя мне с режиссером А. Б. Столпером случится делать кино «Отклонение ноль». Фильм начинается с того, что герой, летчик-испытатель — роль его исполнял Г. Г. Тараторкин — сидит в кабине прототипа — роль этого самолета исполнял МиГ-23 — и, проигрывая свой предстоящий первый полет, ведет напряженный «диалог» с машиной. Глаза летчика при этом прикрыты, нужные тумблеры, кнопки, рычаги он тренируется находить вслепую… Так вот неожиданно пригодился мне старый опыт на новой стезе. А тогда, в мой день первого полета на МиГ-9, я запустил немецкие трофейные двигатели «ЮМО», дал

знак механику убрать колодки из-под колес, растормозил колеса и осторожно, крадучись, увеличил обороты: знал — приемистость у двигателей неважная, действовать надо осторожно, чтобы не сорвать пламя.

Покатился МиГ, мягко покачиваясь на коротеньких ножках, плавно кланяясь при всяком торможении. Наконец, мы оказались на оси взлетно-посадочной полосы. Состоялся обычный радиообмен с командным пунктом, я получил разрешение — вам взлет! Вывожу двигатели на полные обороты: шелест переходит в посвист, посвист — в грохот, грохот — в рев. Правда, в герметической кабине эта великолепная музыка слышится сильно ослабленной. Отпускаю тормоза — понеслись!

Первейшая моя задача — заметить скорость отрыва от земли. Она оказывается чуть выше двухсот километров в час. Исходя из этого, я и буду действовать дальше… Но тут начинается нечто совершенно невероятное! Столько лет, сколько я летал до этого часа, мне внушали: главное не теряй скорость, пока скорость есть — летишь, а нет скорости — падаешь! И я знал — все правильно. Я видел, как падают, потеряв скорость. Но тут… я уже задрал нос машины и набираю высоту, а скорость все увеличивается! С оглядкой сбавляю тягу, все равно и высота уже перебрана вдвое — вместо четырехсот метров — восемьсот. Что ж это такое?! Никогда я не имел дела с самолетом, который развивал бы лишнюю скорость! Набирал лишнюю высоту. Однако, давно замечено — человек может приспособиться ко всему на свете, и через несколько минут МиГ уже начинает делать то, что мне нужно, а не то, что ему хочется. И делает он это вполне послушно. В этом полете прихожу к ряду важных выводов для будущего. Реактивный самолет требует безусловно вежливого обращения. Особенно противопоказаны ему резкие изменения работы двигателей. Машина все понимает, но она не в состоянии мгновенно реагировать на отклонения рулей, для успешного взаимодействия необходимо терпение. Поспешность противопоказана. Пилотировать реактивный самолет проще, чем поршневую машину. Почему? Извольте: реактивный — не так быстро теряет скорость, у него не только обтекаемость куда лучше, но и вся аэродинамика предпочтительнее, нет винта, что очень существенно. У воздушного винта сопротивление — будьте уверены какое! Реактивный лучше держит направление полета, его не тянет ни вправо, ни влево. И обзор из кабины МиГ-9 несравненно шире, чем на любом другом известном истребителе.

Нас пугали сумасшедшими перегрузками, якобы возникающими в полетах на новых машинах. Но! Сам самолет перегрузку не создает, перегрузка — прямой результат по ведения

летчика в полете. А 9 «g» можно было испытать и на поршневом «яке».

Так в чем же дело, где источник всех пугающих разговоров? Все новое вызывает всегда естественное сомнение. И не столько по вине машин, сколько по природе человека. А коль скоро истинная картина еще затемняется грифами «секретно» и «совершенно секретно», тут уж и вовсе простор для сплетен. Сколь безгранична мера отечественного идиотизма, судите сами: я летал на Миг-15, когда самолет состоял на вооружении в строевых частях ВВС. Неведомо каким путем к нам в Центр переучивания попадает американский (!) авиационный журнал. Замечаем: кой-какие страницы и отдельные фотографии вырезаны небрежно ножницами. Сделано это столь тяп-ляп, что мы обнаруживаем по сохранившейся подписи к снимку — бдительная цензура изъяла фотографию «секретного» МиГ-15. Не хочется распространяться об идиотизме дальше, увы, и в авиации его хватает, а вот кое-что о противоречивости технического прогресса расскажу.

На первых «мигах» стояли трофейные реактивные двигатели. И были они для своего времени хороши, если не считать ресурса. Накрутили эти ЮМО свои двадцать пять часов в воздухе, все! С самолета двигатель стаскивают — в мастерские, переборка, ремонт, контроль. Процесс этот представляется мне в авиации вечным. Когда я летал еще на И-16 и пересаживался с «ишачка», оснащенного добрым, надежным М-25, на машину с мотором М-62, ресурс в двадцать пять часов редко-редко когда вырабатывался. Потом ресурс довели до пятидесяти часов, я еще захватил и семидесятипятичасовой ресурс на истребителях, а когда встретил доведенные до ума М-62 на транспортных Ли-2, они молотили по 500 и по 600 часов без переборки. Радуясь всякому новому самолету, не стоит закрывать глаза на двигатель — на его возможность безотказно служить. Увы, сколько себя помню на летной работе, двигатели всегда отставали от возможностей самолета как такового. И хороший самолет нельзя считать всерьез хорошим, если на нем стоит двигатель так себе.

МиГ-9 был много лучше своих двигателей. В этом я не сомневаюсь, хотя меня «ЮМО» ни разу не подвел.

Всякая новая машина так сразу в руки не дается. О трудностях покорения МиГ-9 интересно написал один из первых испытателей этой машины МЛ. Галлай. Советую любителям авиации познакомиться. А я расскажу об одной лишь частной встрече, о любопытном, мне кажется, штришке из истории этой машины. В этот Первомай я случайно оказался в Москве, вышел на площадь Маяковского взглянуть на пролет воздушного парада.

Помню, как затрясло город от грохота, когда над столицей пошли реактивные. Они летели звеньями в плотном парадном строю — тройка, тройка, тройка… Я уже и со счета сбился — сколько всего машин пронеслось. И вдруг где-то над площадью Пушкина, ведомый МиГ-9, вижу, метнулся вверх и левым боевым разворотом ушел из строя… Машина почти мгновенно скрылась из глаз, так что предполагать можно было все, что угодно. За полным отсутствием информации никаких разумных выводов я тогда сделать не смог. Но спустя примерно год познакомился с Гришей В. Его прогнали из столичного парадного полка «к тетке, в глушь, в Саратов». И я оказался в этих краях и тут-то узнал, почему он рванул боевым разворотом из первомайского парадного строя.

Что же случилось? В полете Гриша заметил, как начал открываться фонарь на его машине. Пилотируя в строю, когда ведущий совсем рядом, когда скорость близка к максимальной, когда тебя давит чувство сверхответственности — внизу же Красная площадь! — не очень-то станешь закрывать фонарь… И мысль — а вдруг его к чертовой матери сорвет? Ну, как он ахнет на людей? Был же случай, когда ТБ-3 потерял винт, и только случайно тогда никто не пострадал…

Короче говоря, долго не думая, Гриша ушел вверх, облетел город стороной и благополучно приземлился на своем аэродроме. Мурыжили его два ведомства сразу — трясло командование и допрашивала госбезопасность. Начальники рекомендовали: «Признайся, что плохо запер фонарь. Большого взыскания не дадим, спустим на тормозах…» Но Гриша знал точно — он сделал все, как надо, неисправность — В замке, возможно, в сдвижной части фонаря, принимать вину на себя летчик категорически отказался. А с уполномоченным комитета повел себя и вовсе несуразно, поинтересовался, не дурак ли тот, если расспрашивает о возможности покушения с помощью «мига», на котором оружие не заряжено и снарядные ящики опечатаны? В итоге с Гришей обошлись сравнительно гуманно — в Саратов! Тут нас и свела судьба. И спасибо злодейке. Надо, наверное, даже при наихудших обстоятельствах уметь находить что-то светлое. Летать с Гришей в паре было очень даже… Как бы сказать точнее? Очень даже нормально.

Опасаясь таких звонких и, увы, изрядно затрепанных слов, как эпоха, эра, новый этап, я все же хотел бы заметить: МиГ-9 оказался для меня чем-то большим, а не так — еще одним самолетом. Приобщение к реактивной технике надо было пережить, не только почувствовать, руками потрогать, но еще и осмыслить. Не помню, чтобы я тогда думал о предстоящих

авиации скоростях полета в ближайшие годы, хотя понимал, разумеется, за первым шагом последуют новые. И следующие реактивные самолеты не только полетят много быстрее первенцев, они непременно придут к нам с невиданным еще бортовым оборудованием, они заставят изменить систему наземного обеспечения полетов… Выходило: надо набираться знаний, надо загодя готовиться, а то можно и не заметить, как отстанешь от времени, как вывалишься из тележки.

Именно МиГ-9 вынудил думать, куда же подаваться за наукой — то ли поступать на заочное отделение МАИ, то ли в Военно-воздушную академию? До МиГ-9 я учился главным образом потому, что все же учатся. А тут впервые подумал — надо. Хотелось прожить и пролетать подольше.

Глава четырнадцатая
Не снимая парашюта

С тех самых пор, как конструирование самолетов перестало быть уделом фанатиков-одиночек, а превратилось в коллективное творчество с четким разделением функций, стало целесообразным «продолжать» каждую удачную машину, усовершенствуя, модифицируя, часто вроде бы по мелочам прототип. Эта практика давно сделалась повсеместной. Достаточно поглядеть на немецкий истребитель Ме-109, дравшийся еще в небе Испании, и сравнить его с Ме-109Д, воевавшим до конца второй мировой войны, чтобы убедиться: «продолжение пройденного» — дело, заслуживающее внимания. Не берусь судить наших конструкторов и определять, какая отечественная фирма преуспела в усовершенствовании своих прототипов больше других, могу лишь засвидетельствовать: яковлевцы этот метод освоили вполне!

Як-15 был сработан именно таким способом — оставляя серийный фюзеляж, несущие плоскости, хвостовое оперение, шасси хорошо освоенного и признанного истребителя Як-3 без изменений, на машину поставили реактивный двигатель РД-10, тягой в 910 кг. Брюхо самолета и хвост пришлось при этом защитить противопожарной обшивкой — тонким стальным листом, чтобы раскаленная струя газа, выходящая из двигателя, не наделала беды, ну и стандартное хвостовое колесо переделали на металлическое. Все остальные доработки выполнили с таким расчетом, чтобы возможно быстрее запустить новый истребитель в серию.

Назначение машины яковлевцы определили предельно просто: пора приучать летчиков строевых частей ВВС к обращению с реактивной техникой, пора вселять в людей уверенность — турбина надежна, безопасна, у нее масса преимуществ перед привычным поршневым мотором, так что — вперед, ребята! Кроме того, я думаю, А. С. Яковлев спешил застолбить приоритет внедрения реактивного самолета в серийное производство. Здоровое честолюбие — двигатель прогресса. И 24 апреля 1946 года в тот же самый день, что впервые был поднят И-300, будущий МиГ-9, летчик испытатель М. Иванов слетал на Як-15. После некоторых улучшений Як-15 превратился в Як-17 — спарку, для обучения молодых и переучивания опытных летчиков, летавших на поршневых самолетах.

Впервые слетав на МиГ-9, я, не снимая парашюта, поковылял к подруливавшему на стоянку Як-15, на котором как раз выполнил свой первый полет мой друг Дима Зюзин. Он тоже не стал сбрасывать парашют: ему предстояло вылетать на МиГ-9. Машины осматривали и заправляли механики, в нашем распоряжении было несколько свободных минут. Кто первым спросил: «Ну, как?» теперь не вспомнить.

— Сила! — сказал я, имея в виду МиГ-9.

— Ей бы заправку побольше, м-м-м, какой бы аппарат получился! — И Митя даже зажмурился от удовольствия: — М-м-м!

Як-15 пилотировался легко. Сразу после МиГ-9 машина воспринималась не столько как боевой истребитель, сколько как самолет для фигурных полетов, исполняемых исключительно для собственного удовольствия. И, конечно, прав был Зюзин — заправка на Як-15 казалась удручающе малой. Что такое 20–25 минут? Помню, как суматошно приземлился на Як-15 прославленный полярник П. П. Москаленко, одно время работающий в школе летчиков-испытателей инструктором и возжелавший приобщиться к новой технике.

— Не-е-ет, это не ероплан! — Сплюнул Петр Павлович, вылезая из кабины. — Я привык к штурманскому запасу часика на три, а тут только пошел в набор, а керосиномер — у-у-у, так и гудит к нулю. На такой дурочке несерьезное дело летать…

Петр Павлович перелетал и на полярных «Дугласах», и на «Каталинах», ему достался трофейный «Кондор» — все машины, способные держаться в небе по многу часов, так что не удивительно — у человека выработалась привычка мерить полет никак не минутами.

Следом за Як-15 мне досталось изрядно полетать на УТИ Як-17. Но сперва придется кое-что прояснить. В начале пятидесятых годов к нам из Болгарии прислали переучиваться будущий истребительный полк. Публика в нем собралась, прямо сказать, красочная — тертые калачи с большущим налетом и интернациональным опытом: одни летали еще в Испании, кое-кто испытывал судьбу в Америке. Все профессионалы, покинувшие Болгарию, когда страна оказалась под фашистами.

Полк переучился, можно сказать, мгновенно, без каких-либо происшествий, что, между прочим, лишний раз подтверждало — реактивный самолет надежен и прост. Но, когда они вернулись домой, ребят ожидало полнейшее разочарование: большинство оказались уволенными из армии. Позже генерал Захариев, командующий ВВС Болгарии, на мой вопрос, что же случилось с нашими слушателями, ответил весьма знакомо (недаром генерал

вырос в СССР):

— Бдительность!

Ну, а к нам, в результате, приехали новые мальчики. Каждый налетал в Болгарии с полсотни часов на «Чучулиге», аэроплане, близком нашему По-2. В отличие от своих предшественников, эти слушатели могли гордиться своим безупречным, тщательно проверенным рабоче-крестьянским происхождением. Меня, одного из инструкторов, приставленных к новому поколению другарей, их социальное прошлое, скажу откровенно, мало волновало, но вот что сразило сразу и наповал: когда болгарин качает головой вперед-назад, это означает… нет, а покачивание из стороны в сторону — это да! Теперь вообразите: взлетели, слушатель в передней кабине, там же рычаг уборки и выпуска шасси, самолет стремительно набирает скорость, я, заглянув в наколенный планшет, напоминаю:

— Колесник довсь, — то есть убери шасси!

В ответ мужик качает головой слева направо, изображая то ли болгарское «да», то ли наше русское «нет»… А самолет летит, и скорость растет, грозя сорвать щитки на колесах, и горючее, которого на Як-15 так мало, выгорает.

Не кривя душой скажу: мальчики были хорошие, хоть и замордованные казарменной дисциплиной, были они с тонкими шеями, старательные, недокормленные с детства. Все бы ничего, будь запас горючего на УТИ чуточку побольше.

Впрочем, имелась еще одна трудность, в которой наших подопечных никак нельзя обвинить. Умники-методисты, составлявшие программу переучивания болгар пролетарского происхождения, рассудили так: у слушателей мал налет (это была святая правда), перед тем, как сажать ребят в реактивный самолет, пусть они полетают на чем-нибудь попроще (разумно, ничего не скажешь) и предписали — обучить мальчиков полетам по кругу и пилотажу в зоне на Як-11. Мы, инструктора, дружно возражали. Конечно, Як-11 в пилотировании прост, но у него двухколесное шасси. Значит, мы будем их приучать к посадке: тяни, тяни добирай ручечку на себя… Молодец! А следом, пересадив на Як-17, сразу же запоем — не тяни, не тяни, довольно… Это же глупо: сегодня делать навык, который завтра придется выколачивать! Мы предлагали потренировать мальчиков на Як-18 — легкомоторной трехколеске, и с нее переходить на Як-17. Такая программа обошлась бы куда дешевле и больше соответствовала строгой логике обучения. Но… сами понимаете, если ты высказываешь мнение, не совпадающее с мнением начальства, стало быть — дурак. Понятно, ты — дурак. Замолчи и делай, как велят…

Первые инструкторские полеты на Як-17 были отмечены для меня тревожным ощущением, даже двумя ощущениями: как бы не остаться без горючего в воздухе. И второе — не дать случайно мальчишкам стесать о бетон хвост на посадке. Но постепенно я притерпелся и все наладилось, особенно, когда мы залетали на пилотаж в зону. Самолеты умеют очаровывать, брать в полон. Не все и не всегда быстро, редкие — с первого взгляда. Что касается Як-17, к концу обучения первой группы болгар я не только привык, но даже малость влюбился в этот летательный аппарат. Он был такой послушный, такой маневренный и старательный…

Ну, а инструкторская работа — большинство молодых летчиков ее всячески избегают — действительно однообразная и утомительная, но и не лишена своих радостей. Разве ж не здорово заполучить в руки пяток пешеходов или едва оперившихся птенцов и научить их летать лучше среднестатистической птицы? Особенно, если постоянно помнить, птица — творенье божье, творенье небесное! Чувствуете, что такое инструктор? Только не спрашивайте, пожалуйста, а кем все-таки быть лучше — летчиком-испытателем или летчиком-инструктором? Правильнее, я думаю, тут ориентироваться не на «или», а лучше на «и»… Быть и тем и другим в одном лице. Вообще, как я уже говорил, летчики подразделяются на безусловно надежных и не вполне надежных, а деление на бомбардировщиков, штурмовщиков, полярников, истребителей и прочих — штука весьма условная. Между прочим, именно Як-17 дал мне неожиданный случай убедиться в справедливости такой точки зрения.

Помните, упоминание о перегонке больных «Лавочкиных» с Севера на ремонте Пензу? Так вот, с годами те мастерские доросли до ремонтного заводика. Изменился, ясное дело, и штат увеличился. На заводике появился свой летчик-испытатель, кстати, именовавший, себя шеф-пилотом Н-ского авиапредприятия. Звучало это несколько юмористически, но я с «шефом» прежде был не знаком и судить о его заслугах не могу. К нам он приехал с предписанием отдела кадров: «Капитан Ф. направляется на переучивание сроком на тридцать суток…» Далее в бумаге указывалось: «выпустить самостоятельно на самолете Як-17, дать возможность оттренировать полеты по кругу и на пилотаж в зону». Нетрудно догадаться — менялся самолетный парк в частях, менялись подлежащие ремонту машины.

Капитан представился мне в штабе. Там же я узнал — он, как бы довесок к болгарам. Подразумевалось, что переучивать испытателя — дело несложное. Налет, опыт, седые виски. Я так и подумал: «слетаю с ним одну заправку по кругу, другую — в зону

— и все дела». Однако, кое-что при первом же знакомстве насторожило.

— Вы зачеты по материальной части сдали? — поинтересовался я. И услыхал в ответ:

— Какие еще зачеты… старшой… У меня времени в обрез! Больше всех тебе надо? Велено же — выпустить…

— Указание я усвоил. Но порядок общий. Всякий слушатель сдает зачет в УЛО — учебно-летном отделе, приносит бумажку и тогда приступаем к полетам.

Капитан остался мной явно недоволен, но все-таки сообразил, что его преимущества в одну маленькую звездочку над инструктором маловато, чтобы добиться виктории и молча удалился. Из УЛО его выпустили через неделю, и я сразу запланировал Ф. на полеты.

— Старайтесь все делать — увеличивать обороты, тормозить, словом, все-все — плавненько. В два раза плавнее, чем привыкли. Я не вмешиваюсь. Выполняем полет по кругу, если вопросов нети все понятно, поехали. — Ф. с непривычки действовал резковато, но не настолько, чтобы мне пришлось ему помогать. «Пусть лучше почувствует машину. — Подумал я. — Не буду лезть». Правда, на разбеге все же пришлось чуть придержать ручку, чтобы Як не чиркнул хвостом по бетону.

На первом развороте Ф. заложил крен градусов за шестьдесят, очевидно желая показать мне: «Знай наших!». Я промолчал. Справедливости ради, скажу: летать Ф. безо всякого сомнения умел, но сам его стиль был мне отвратителен — размашистость, небрежность, разухабистость… Не-ет, настоящий испытатель не должен себе позволять такое. Тем не менее, выполнив с капитаном три полета по кругу, я доложил командиру эскадрильи, что Ф. можно выпускать самостоятельно. Про себя я рассуждал так: не мальчик, жить хочет, не убьется, а шлифовать и оттачивать технику… пусть этим самостоятельно занимается. Повторяю — не мальчик!

Майор Раков слетал с ним один полет и по тому, как он еще на заруливании отстегнул и откинул привязные ремни, я понял — Леша в бешенстве.

— Ты, для чего сюда приехал? Удивлять, или учиться? — Это были первые слова комэска, обращенные к капитану. Остальные адресовались мне: — Возить! Еще! И забудь кто он — испытатель, соискатель, копьеметатель… клал я на него болт! Возить. И покажи ему, как делают нормальный развороте креном в тридцать градусов, как шарик в центре держат тоже покажи, чтобы, не мучил хороший ероплан.

Мы слетали с Ф. еще две заправки по кругу, и я спросил:

— Вы готовы к проверке?

— Как считаете, товарищ инструктор…

— Я сразу пытался вас выпустить. Нужно — провезу еще, а чувствуете все ухватили, доложу командиру.

На этот раз Леша не расстегивал привязных ремней по дороге на заправку, но из кабины вылез хмурый.

— Лети сам. Только не дергай ее. Не мешай машине. Она знает, как надо. Твое дело — помочь. Рубишь? Помочь — дал ручку и убрал, дал и сполovинил… плавненько, шепотом. Лети.

Ф. вырулил и взлетел. На высоте метров в сто выполнил первый разворот и пошел по кругу, явно недобрав половины заданной высоты. Зато скоростенку капитан держал избыточную.

— Что это твой выкомаривает? — спросил у меня Раков и справился по рации, все ли у Ф. в порядке.

— Какая у тебя высота? — спросил снова Леша.

— Высота — четыреста.

Тут Раков поглядел на меня с откровенным осуждением:

— Слушай, а ты уверен — он трезвый? — И запросил снова: — Какая у тебя высота и скорость какая?

— Высота — четыреста, — подтвердил Ф. — скорость увеличиваю…

Он носился над аэродромом, как наскипидаренный кот, и никак не попадал в створ посадочной полосы: скорость для этого была явно слишком велика. А время тикало, и горючего в машине оставалось все меньше. Леша рявкнул:

— Хватай «четверку» и заводи своего… на посадку, пока он не завалился с пустым баком. Быстро!

Подхватившись, как по боевой тревоге, я взлетел, с трудом догнал Ф., велел ему следовать за мной и завел на полосу. Приземлился он нормально, правда, срулить не смог: В конце пробега двигатель заглох. Горючее кончилось.

С превеликим трудом удалось дознаться, что же случилось? Взлетев, Ф. умудрился перепутать индикатор указателя скорости с индикатором высотомера и держал на двухстах сорока Метрах четыреста километров в час… Умница Як-17 стерпел. Самого же Ф. я вспоминаю с непроходящим изумлением — Ведь дожил и долетал человек до седых висков, видать, это тот самый случай, когда исключение только подтверждает правило. Впрочем, Боге ним, с Ф. Моя тема — Як-15, реактивный самолет-первенец, он тоже не очень вписывался в привычные Правила, но остался в памяти явлением светлым.

Глава пятнадцатая
1000 километров в час

Время от времени это повторяется — в авиацию приходят новейшие достижения науки и настоятельно требуют взглянуть на жизнь с другой высоты, отказаться от хорошо освоенной и ставшей рутинной технологии. И как всегда, едва забрезжат новые цели, едва обозначатся непокорные вершины, начинается гонка — кто выиграет? Кто, опередив всех, займет место номер один?

В конструкторском бюро С. А. Лавочкина появился Ла-160 — прототип Ла-15. Это был первый в стране реактивный самолет со стреловидным крылом. В воздух его поднял Е. Федоров, шеф-пилот фирмы. Очень многое выглядело в машине непривычным — и высокое расположение крыла, и вертикальные разделительные гребни на нем, и шасси, убиравшееся в фюзеляж, и узкая колея колес. Общее впечатление от машины я бы назвал легким, чтобы не сказать легкомысленным. Во всяком случае, это создание Лавочкина меньше всего напоминало машины предшественницы — Ла-5, Ла-7, Ла-9, Ла-11…

С первого же полета, буквально, конструкторы стали получать ценнейшую информацию, они накапливали опыт, осмысливали его, и это позволило инженерам, правда, несколько позже, оседлать скорость звука в полете.

Слово «банк» имеет ряд значений — учреждение, где производят денежные операции, манипулируют ценными бумагами; существуют банки крови или банки информации. Это, я уверен, всем понятные банки — накопители чего-то. А вот что за штука — аэродромный банк — мало кому, кроме летающей публики, ведомо. Внешне сей банк может выглядеть очень по-разному, бывает, пары лавочек на краю летного поля — и ничего больше не требуется. А случается, банк расположится в комнате отдыха летного состава на мягких креслах, диванах под картинами. Сердце аэродромного банка меньше всего зависит от интерьера, чаще всего оно — вполне определенный, не самый молодой пилотяга, наделенный толикой таланта барона Мюнхаузена, человек, не уступающий в остроумии Хазанову. Лидер банка должен устойчиво работать как в режиме «приема», так и в режиме «передачи». Если в аэродромный банк оказываются втянутыми человек пять-шесть, если способствует погода — например, туман, и никого не вызывают на вылет, банк может тянуться бесконечно долго. Тут есть своя классика,

повторяемая в разных вариациях, обкатывающаяся годами, есть и злоба дня, высоко ценится импровизация. Сколько себя помню, в авиации банк существовал в любых условиях, никакой силой нельзя было прикрыть или как-то ограничить этот специфический авиационный треп.

Впервые о самолете Ла-15, когда он назывался еще по-заводскому — Ла-174, я услыхал именно в банке. Заправлял тем банком крупный, импозантного вида мужчина средних лет, азартник страшнейший, любитель меняться «не глядя» — часами, авторучками, портсигарами, словом, чем угодно. Вот какой его монолог (кое-что опускаю) я услышал в этом банке:

— Она — самое то, ребята! Но не ширпотреб. Точно! Имеет особенности: запустил, увеличиваю обороты, а она… шаг направо, два — налево… Вот… буду, пританцовывает… и складно — полечку выдает… Рулить можно, но тормозами играй, парень, как на баяне… Хотелось в первый раз разуться даже, чтобы через босую ногу тормозить… для чувствительности.

— Подожди, Иван, про босые ноги, как она пилотируется скажи, на фигурах как?

— На фигурах — исключительно нормально, но… резко потянешь — зашкалит! Я потянул на пикировании, думал глаза

выскочили на… Серьезно. У акселерометра шкалы не хватило!

— Чего-чего? Сколько же ты «g» выдал?

— На «g» Ивана не купишь! Это ты только мечтаешь об «же». А я серьезно говорю — зашкаливает! На виражах может на спину опрокинуться…

— Как на спину?

— Обыкновенно. Ты читай аэродинамику Левина и меньше бегай к Машке-парасоли! Перекидывается в обратный вираж. Да не твоя Машка, ероплан! А в целом нормальная машина.

— Чего же ты тогда прыгал, Ваня?

— Особый случай — пожар.

— А почему не катапультировался?

— Было соображение, я и полез своим ходом. Сперва никак, а потом меня потоком развернуло, как бы перелистнуло, и к плоскости присосало… Разряжением…

— А чем отсосало?

— Лежу — ни туда, ни сюда… вроде я — пластырь. Но кое-как носки сапог за заднюю кромку все-таки выставил… Тут как рвануло и унесло…

Банк длится еще долго-долго. Героя-рассказчика и заводят и подначивают, но этот выдающийся мастер авиационной травли не сдается. А я из этой, вроде бы бредоватой трепни, сам того не замечая, извлекаю ценнейшую информацию. Ла-15 требует повышенного внимания на рулении. Тормоза на этой машине рассчитаны на деликатное обращение. Начиная пилотаж, лучше малость поосторожничать, сначала хорошенько примериться, а не шарпать с первого виража. Все, что касается пожара и покидания машины — эстрадный номер! Но человек-пластырь — это занятное наблюдение. А в остальном… Как-то неловко сомневаться в грамотности нашего банкомета, ведь в годах и в почете человек. И мысли так и норовят унести меня прочь от Ла-15, так и подмывает поглодать лакомую кость — карьера, успех, слава… Но я гоню эту вредную мысль прочь. Летаешь? И летай!

День совсем прозрачный, только над рекой тонкая синеватая дымка, будто вода парит. Ласточки кувыркаются высоко над ангаром. Захожу в Парашютную. Помещение отремонтировали. С белой, словно больничной, стены мне трагически улыбается Кибальчич. Это он начал реактивную авиацию в России, увы, не дождался заключения ученой экспертизы по своему проекту-про виденью. За участие в покушение на царя был казнен. На нижнем обрезе рамки замечаю пластину — имя, даты рождения и смерти. Никогда прежде не задумывался — Кибальчич прожил всего двадцать восемь лет. Ба-а, и мне на днях исполнилось двадцать

восемь. Вопрос: как правильно считать уже или только двадцать восемь?

Беру парашют. Расписываюсь в журнале. Через тридцать пять минут я должен взлететь на Ла-15. Посторонние мысли прочь! Конечно, настоящее и будущее образуют единое временное пространство, но сейчас об этом думать не следует.

Машина мне понравилась. Прежде всего потому, что пилотировалась она исключительно легко, рулей слушалась идеально. Стоило поэнергичнее вытянуть ее в верхнюю точку петли, и запаса скорости хватало, чтобы дорисовать полную вертикальную восьмерку в небе.

Для чего? Несерьезный вопрос! Восьмерка, выписанная белым самолетом по синему небу, это, во-первых, очень красиво, а во-вторых, это знак твоего мастерства, полученный не из чьих-то рук, не объявленный в приказе, а совершенно объективный личный знак. Он читается — ты можешь! Кем читается? Самой матушкой Землей, молча принимающей в холодные объятия недостойных неба придурков, нахалов, авантюристов и просто неудачников, случайных в нашем ремесле людей…

Заканчивая первый полет, разгоняю машину в линии горизонтального полета и напряженно слежу за стрелочкой указателя скорости. Белая игла смещается по часовой стрелке, сперва — довольно резво, потом медленнее, еще медленнее и совсем уж лениво, но все-таки переступает отметку 1000! Нет, это еще не звуковой барьер. Формально говоря, это и никакой не рубеж, но в моей личной судьбе тысяча километров в час — не пустяк. Первый боевой самолет, на котором мне довелось слетать в Борисоглебской школе пилотов накануне войны, недобирал и трехсот километров в час, хотя гордо именовался истребителем. О тысяче километров в час мечтал сам Чкалов. Не дожил. И вот — 1000! Можете улыбнуться — дело ваше. А у меня свой взгляд — тысяча километров в час — праздник и награда, и согревающая душу радость.

Ла-15 был отличным самолетом. Так я ощутил машину, что не помешало отметить и ее недостатки. Не понравилась конструкция фонаря кабины, я бы рекомендовал изменить давление в амортизаторах — очень уж машина кланялась, стоило чуть резче притормозить. И, конечно, движок для такой красавицы был слабоват.

Сдвижками у нас почему-то всегда затруднения, вечный дефицит… Кто бы объяснил, кстати, почему самолетостроители постоянно на виду, обласканы, прославлены, а вот создатели моторов и награждаются закрытыми указами, и засекречивают их, отодвигая этим в тень?

Ла-15 снова заставил думать о его конструкторе, который не только первым ухватился за идею тонкого крыла-стрелы, но, когда в Академии Наук появилась большая электронно-вычислительная машина — этакий монстр по нынешним понятиям, чуть не единственный из конструкторов самолично примерился к новинке и тут же захлопотал, засуетился — КБ непременно нужна своя вычислительная техника! Иначе отстанем, иначе погрязнем…

Этот человек был исключительно чуток ко всему новому. На Ла-15 стояли бустера. На нем я впервые прикоснулся к управлению, в котором сила летчика не прямо передавалась на рули, а поступала сигналом в гидравлические усилители. И получалось — ты только обозначишь свое намерение, легчайше касаясь ручки управления, а бустер исполняет ломовую работу, ворочая элероны, руль глубины… Сегодня бустерное управление — обыденность, но тогда это был очередной прорыв в будущее.

Теперь, когда я пишу эти строки, на дворе девяносто первый год. На днях мы с приятелем, тоже старым авиатором, отправились на бывшую «Ходынку», где когда-то первые пилоты России поражали публику своими дерзкими взлетами на хлипких самолетах-этажерках. Нынче на бывшей Ходынке — выставка авиационной техники. (Замечу в скобках: довольно жалкая выставка. Машины есть, любви нет. Типичное наше тяп-ляп…) Всматриваюсь в самолеты, на которых мне уже никогда не слетать, и что же? А вот это шасси — развитие схемы, предложенной Лавочкиным! И крыло очень напоминает то, что впервые встретилось с живым воздушным потоком на Ла-15. Перед каждой машиной выставлены таблицы, перечисляющие летно-тактические данные самолета. Сегодня и 3000 километров в час — скорость не засекреченная. Мне не увидать ее на указателе скорости, по-прежнему стоящем вверху, чуть слева на приборной доске, но все равно я испытываю чувство причастности к этим машинам. Они же не сотворились на голом месте, они начинались в том прошлом, где и Ла-15 и тем более самому Семену Алексеевичу Лавочкину принадлежит далеко не последнее место. Я часто прохожу по бывшей теперь улице Горького, вновь именующейся Тверской, и всегда кланяюсь дому под номером 19: здесь жил Лавочкин, тут я с ним впервые свиделся. Чувство причастности помогает жить, оно диктует, между прочим, и эти самые строчки. Ясно, они — для меня, но думаю и для вас тоже.

Глава шестнадцатая
Ох, выстрелило ружье…

Год рождения Як-23 — 1947-й. Верный традиции, А. С. Яковлев заложил в основание нового самолета предшествующие разработки — Як-15 и Як-17. Реактивный двигатель, правда более мощный, чем на Як-17, располагался теперь в передней нижней части фюзеляжа, машина была цельнометаллической. К сожалению, прямые крылья не позволили Як-23 блеснуть высокой максимальной скоростью, хотя скороподъемность была хорошей. Этот истребитель попал в Болгарию, Чехословакию, Польшу, Румынию, так что знакома машина была не только дома. Як-23 легко пилотировался, был вполне послушен, и все же его трудно назвать большим достижением КБ: запоздал он родиться и с самого начала был обречен проигрывать и МиГ-15 и Ла-15. Теперь нет никакого смысла «искать виноватых», стоит подумать о другом: чтобы быть лидером, чтобы удерживаться на самом острие технического прогресса, надо непременно мыслить, ощущать, видеть мир со значительным опережением своего времени. Кстати, это одно из самых привлекательных свойств нашей профессии — тот, кто на высоте в своем ремесле, он и в жизни на высоте.

Как ни странно, но эту историю я должен начать откровением — мои руки короче нормы на два с половиной сантиметра. Пока все. Но «ружье» в строгом соответствии с чеховской заповедью, еще «выстрелит».

Если человеку довелось полетать, даже не очень много, на Як-15 или Як-17, самолет Як-23 ничем удивить не мог. Была у машины специфика, но весьма незначительная — смещенная к хвосту кабина, например, не улучшала обзора, не способствовала комфорту при возникновении перегрузок на пилотаже. Выражаясь обывательски, тяжеловатый нос давал о себе знать на посадке: едва коснувшись основными колесами земли, Як-23 как бы падал не переднее колесо. А в остальном машина была типично яковлевская — без затей. Верно, одно личное для меня неудобство я обнаружил буквально в первом же полете — кран уборки и выпуска шасси располагался далековато, к нему приходилось тянуться. Но пролетав на этом самолете год, я вполне прижился к кабине и не испытывал никаких неудобств. Ходил на Як-23 и на высоту, носился бреющим, вел учебные воздушные бои, ну, а самое главное — выпускал в самостоятельный полет наших болгарских слушателей без

малейшей опаски. Когда вылетали самые первые, немного волновался — все-таки очень уж они были мальчики. Но постепенно приходила успокоенность.

В свое время мне пришлось много раз наблюдать взлеты непревзойденного летчика-испытателя Сергея Николаевича Анохина, человека в чем-то продолжившего, а возможно и превзошедшего талантом моего первого наставника Артема Молчанова, из рук которого я получил И-16. И вот что оставило особый след в памяти. Машина Анохина бежит по бетону, нарастает скорость, крылья начинают работать, возникает и растет подъемная сила, она тянет вверх, и точно в тот момент, когда эта сила становится равной весу машины, Сергей Николаевич убирает шасси. Зрелище удивительное — колеса как бы брезгливо отстраняются от бетона, и самолет оказывается в полете. Об Анохине давно уже написали — человек-птица. Метафора на любителя, но когда я видел его первый старт на очередном совершенно новом летательном аппарате, когда самолетные ноги отталкивали от машины землю раньше, чем удавалось заметить малейший просвет между колесами и бетоном, невольно думал — как птица! Сравнивать свои возможности с талантом Анохина мне никогда в голову не приходило, но его артистические взлеты виделись и наяву и во сне.

Накануне возник очередной конфликт с начальством. Мне долго выговаривали за нарушение какого-то параграфа, какой-то инструкции, и я имел неосторожность возразить. Выразился в таком смысле — кроме наставлений, письменных и устных указаний существует еще здравый смысл… И тут же получил сполна: вольнодумство в армии осуждается безоговорочно, я бы сказал со сладострастием, особенно удачливыми служаками. Конфликт по сути был пустяковым, не первым, но на этот раз очень уж больно зацепил меня.

На другой день мне предстояло облетать Як-23 после регламентных работ. Утро было холодное, всю ночь мело, и аэродром до самого света чистили и утюжили. Когда выруливал, услыхал: «Слева в конце полосы трактор. Видишь?» Подумал: «Заботятся». И подтвердил: «Трактор вижу, но он не помешает». Получаю разрешение на взлет, разбегаюсь и тут пронизывает: уберу ноги, как Анохин… И пусть сожрут с потрохами, сколько можно терпеть…

Переношу левую руку на кран уборки шасси. Далековато он стоит, зараза, неловко правой рукой держать ручку управления, а левой шарик крана.

Ну! «Колесник довсь!» — командую сам себе по-болгарски,

нажимаю и толкаю шарик вверх. Колеса от полосы отходят, улавливаю момент и еще слышу очень легкий шаркающий звук… Непонятный звук. Командный пункт спрашивает почему-то, всели у меня в порядке. Вопрос не нравится, он чем-то спровоцирован. Потом я узнаю: над полосой взлетело облачко снега, на КП это заметили, но не поняли — с чего бы?

Оглядел кабину: красные лампочки-указатели горят, значит шасси убралось и встало на замки. Обороты нормальные, температура — тоже. На слух двигатель работает без отклонений. В зоне, ничего не нарушая, не отклоняясь ни от какой инструкции, я отпилотировал все, что полагалось, но скажу честно, без аппетита. Что-то тревожило. Сосало, И не напрасно. Снижаясь, перевел кран выпуска шасси вниз, левая нога вышла — красная лампочка погасла, зеленая загорелась, а вот правая стойка с места не сдвинулась. Вот оно. Как Анохин не смог. Кругом виноват. Не оправдаться.

Передаю на КП: левая стойка вышла, правая — на замке в убранном положении. Прохожу над командным пунктом на высоте метров пятьдесят, чтобы они зрительно убедились, все обстоит именно так. Мне рекомендуют набрать высоту и встряхнуть машину с перегрузкой. Совет неразумный: раз замок не открылся, трясти самолет бессмысленно.

Но я не спорю. Соображаю вдруг: а ведь это может быть моя последняя в жизни возможность пилотнуть от души. С бешенством отчаяния пикирую в центр аэродрома, рву «ячок» в горку, оборачиваюсь восходящими бочками, рву снова и снова, и никакого, понятно, толку. Замок держит. Поглядываю на керосиномер — не остаться бы еще и без горючего.

Передаю на старт: буду садиться на левую основную и на переднюю ноги. Мне долго и нудно объясняют, чего следует опасаться и избегать, чтобы не своротить шею, даже предлагают покинуть машину с парашютом, можно подумать, будто им так дорога моя неоседланная шея. Покидать самолет не буду. Решено твердо.

Выхожу на посадочную прямую.

Щитки выпустил? Выпустил.

Расчет? Нормальный расчет. Сяду у самой кромки полосы…

Что-то отвлекающее зудит по рации «земля». Возможно, эти ценные указания и прекрасны сами по себе, но они явно не ко времени. Передаю:

— Связь закончил, ответственность за посадку принимаю на себя. — И щелкаю тумблером «радио». И так плохо, и так нехорошо. Понимаю: последней «радиограммы» мне в жизни не простят, да плевать!

Слышу, как левое колесо касается земли. Чтобы не дать машине опустить нос раньше времени, тяну ручку на себя, тяну до упора и держу… Сейчас нос должен пойти к земле, не прозевать мгновение. Ну! Сую левую ногу до упора и зажимаю тормоз. Машина послушно волчком разворачивается на левом колесе и мягко зарывается носом в снежный сугроб, тянущийся параллельно посадочной полосе.

Разнос начинается незамедлительно. Не оправдываюсь, не выкручиваюсь, докладываю все по правде и молчу. Самое гнусное — я не могу ответить на главный вопрос: для чего стал убирать шасси на земле? Ведь полагается сначала набрать сто метров. И я, между прочим, сам повторяю это моим слушателям. Ответить — для чего? — я не в силах. Надо ли говорить, что нарушение с амбицией еще хуже, чем нарушение по глупости или даже — по пьянке. И хотя по всем армейским порядкам за один проступок не накладывают больше одного взыскания, мне обещан офицерский суд чести, вероятное понижение в воинском звании, а пока — отстранение от полетов и пять суток домашнего ареста. Больше всего страдаю не от начальственного гнева. На то и начальники существуют, чтобы разносить и наказывать подчиненных. Когда моему поврежденному «ячку» приподняли правое крыло, и инженер полка, здоровенный мужик, вырвал из купола заклинивший встречный щиток, нога тут же встала на ее законное место. Инженер общупал, обнюхал, только на зуб не попробовал, этот щиток и сказал:

— Эх, боярин, — у него была привычка титуловать тех, кого он осуждал, — знаешь, сколько тебе не хватило, чтобы уйти без касания? Вот гляди сам — всего-то двух с половиной паршивых сантиметров…

Вот так и выстрелило «ружье», о чем я предупреждал в начале. Мне очень хотелось верить, будь мои руки длиннее, все бы обошлось. Но сказать об этом я не мог никому. Полагая, что мне ничего в этой жизни больше не светит, я валялся на кровати и читал Хемингуэя. Тут меня вызвали в полк, в штабе объявили — пришла телеграмма, вызывает командующий округом. Я даже не сразу понял — кого вызывают. Не ожидая ничего хорошего, поехал. Командующий был новый, никогда я его не видел, ничего о нем не ведал. Вхожу в кабинет. За столом генерал, показался он небольшого росточка, орденских планок не густо, значок на кителе неожиданный — летчик второго класса. Докладываю. А он в какую-то бумагу смотрит и мне рассеянно так предлагает:

— Присаживайтесь, пожалуйста.

Ну-у, Версаль! Я даже опешил.

— О-о, мои дьябль, то есть по-французски — кой черт! — Как

это Вас угораздило? — И, брезгливо отодвинув бумагу, смотрит мне в глаза.

— Же сью эн бон гарсон, мон женераль, — отвечаю я, что по-французски означает: я хороший малый, генерал… Терять мне все равно нечего. — Виноват кругом, товарищ генерал.

— Понятно. И хорошо, что признаете — виноваты. Почему выключили рацию перед приземлением?

— Чтобы сосредоточиться и не отвлекаться…

— Но руководитель полетов несет ответственность за посадку тоже. Не так ли?

— Прошу прощения, товарищ генерал, меня учили отвечать за себя *самому, самостоятельно*…

— Кто учил?

— Гвардии генерал-майор авиации Михаил Васильевич Котельников в первую очередь…

— Так Вы из мальчиков Миши… Михаила Васильевича? Какой мужчина — отвага, натиск… Скажите, а если я поставлю перед вами задачу повторить посадку Як-23 на одну ногу. Вы возьметесь или не возьметесь? Подумайте, не торопитесь отвечать.

Думаю, только, честно говоря, не столько над тем, *возьмусь или нет, а как* ответить этому странному и симпатичному мне человеку…

— Ну, если меня обеспечат инженерной возможностью выпустить только одну ногу, посажу.

Сказав: «интересно», командующий вызывает в кабинет инспектора по технике пилотирования. Коротко рассказывает незнакомому мне полковнику, что я натворил, какие последовали за тем действия моих командиров, не упускает заметить, что я прошел выучку в школе Котельников а, и велит:

— Пожалуйста, проверьте технику пилотирования и поставьте меня в известность — этот молодой человек просто нахал или же он действительно может…

В этот час на аэродроме полетов нет. Простор и ощущение запустения. Инспектор велит пилотировать над центром летного поля, в створе полосы, высоту держать не меньше тысячи метров. Я спрашиваю, что именно я должен пилотировать — задание, и слышу:

— Покажите, что можете, что умеете.

Глуша тоску и тревогу, я старался.

— Можешь пониже, — сказал вдруг инспектор. Нет, я не ослышался, инспектор именно так и сказал. Значит, все в порядке. Накажут, но не выгонят, отлетной работы не отстранят. Пилотировать низко позволительно только надежному летчику.

Когда-то Чкалов пролетал под мостом и сделался притчей во языцех, вошел в легенду. Хотя, если смерить мостовой пролет, окажется, что места там хватало с избытком. Но! Проблема тут психологическая, в восприятии пространства, а не в числе метров. Пилотируя низко, человек преодолевает себя…

Заканчивая пилотаж, выполняю ранверсман, и когда машина выходит в горизонтальный полет, сходу выпускаю щитки, следом — шасси и сажусь.

Итог: командующий определил — пять суток домашнего ареста оставить, все остальные взыскания отменить. После этого огорчительного ЧП мне довелось летать на других машинах, а Як-23 запомнился, пожалуй, прочнее иных самолетов. Сами понимаете, такое разве забудешь?

Глава семнадцатая
Обстоятельства, что сильнее нас

С учебно-тренировочными самолетами у нас без затруднений не обходится. Парк этих машин изнашивается, стареет и не только физически — морально. И как только заходит речь о новой машине, сразу же — возражение: все правильно, а где взять деньги? Где найти мощности? Откуда высвободить ресурсы? Придется потерпеть. Як-11 повезло. Заниматься этим учебно-тренировочным самолетом КБ начало еще в войну, ясно осознавая, сколь необходима машина, способная приблизить курсанта, только что закончившего курс первоначального обучения, к полетам на скоростном истребителе. Наверное, существенную роль сыграло и то, что сам Яковлев был в ту пору заместителем министра авиационной промышленности.

Летные испытания самолета начались в 1946 году. И скоро Як-11 приобрел широкую популярность. В 1951-м, 1953-м и 1954-м годах на нем установили четыре мировых рекорда. Машину по лицензии выпускали в Чехословакии, где она маркировалась С-11 и С-11U. До конца пятидесятых годов Як-11 находился на службе во всех странах соцлагеря. Стоит заметить, что семицилиндровый мотор АШ-21 мощностью в 570 лошадиных сил за годы эксплуатации зарекомендовал себя с наилучшей стороны.

Рассказывать, как я учил летать болгарских юношей на Як-11, пожалуй, не буду. Работа инструктора, как утверждали мастера этого дела французы Монвиль и Коста, требует тер пения осла, мудрости совы и болтливости попугая. Единственное, что могло бы послужить поводом похвастать — совиная мудрость, но ее-то мне как раз и не хватало. Возил я ребят на Як-11, действительно с упорством осла: взлет, четыре последовательных разворота и каждые пять минут — шлеп, посадка. Это называется — вывозные полеты по кругу. Возишь с утра до вечера и — день заднем. Тупеешь, устаешь. Наконец приходит время выпускать самостоятельно. Созрели, голубчики?! Здесь можно, конечно, ожидать некоторой порции удовольствия. Если твой слушатель слетает так, как ты его учил, если не «блеснет» какой-нибудь самодеятельной выходкой, получай капельку законной радости — научил! Но это — если!

Было очень обидно сознавать, что мои инструкторские усилия в значительной степени пошли насмарку. Об этом уже упоминалось: только закончили программу на Як-11, как пересели на Як-17 и пришлось отучать ребят от едва-едва

усвоенных навыков. И слушателей было жалко, да и себя тоже, но спорить было не с кем… Не вполне отойдя от этих переживаний, влез в новые.

Испокон веков летчики-истребители обучались воздушным стрельбам, поражая тряпичные конуса. Выглядело это так: я — буксировщик, на самолете ли И-16, или Ла-5, или МиГ-15 взлетал с хитро смотанным и подвешенным под фюзеляжем клубком. В зоне воздушных стрельб тянул за шарик запорного устройства, раскрывался замок подвески.

Клубок, падал, разматывая фал на всю длину, и брезентовый мешок размером метр на шесть метров надувался. Мешок назывался конусом, хотя он был цилиндрической формы. Стреляли по этой мишени окрашенными пулями, потом, когда буксировщик сбрасывал конус, по дыркам с цветными краями подсчитывали, кто и сколько раз попал в мишень. Так продолжалось много лет. Но скорости росли, и конуса стали все чаще рваться при буксировке, да и таскать их становилось не проще. Вот мы и получили приказ: изучить, собрать, опробовать мишени системы Бакшеева. Ничего не зная еще, приступили к делу.

Мишень напоминала планер. По замыслу конструктора она должна стыковаться с самолетом при помощи штанги, смонтированной под хвостом буксировщика. В системе есть электрическая лебедка, оборудован аварийный сброс и много чего еще…

Взлетаю. Мишень своим заостренным носом едва не упирается в хвост моего самолета. Это не опасно, но достаточно неприятно: в сознании проявляются плакаты военного времени — «Таран Талалихина», например… В полете на заданной высоте полагается отпустить тормоз барабана, трос начинает после этого сматываться, и мишень отходит от буксировщика, тащась за самолетом. Перед посадкой следует включить лебедку, она выберет трос, подтащит мишень к штанге и, как бабочку, посадит ее на иглу.

Все так и должно было происходить. Я рассказал вам об этом в десяти строчках. А к мишени была приложена книжка-инструкция: «отпустив стопорную рукоятку 1 на 3/4 хода и убедившись по возгоранию сигнальной лампочки 6, что бобина 3 готова к стравливанию троса 4…» И так далее в таком духе, двадцать с лишним страниц нудьги. Пришлось их одолеть. Но старался запомнить главное. Оглядел установку, пощупал рычаги, кнопки, поинтересовался у представителя изготовителя, кадыкастого хмурого штатского мужика:

— А что следует делать, если эта дура, — тут я показал на

мишень, — не пожелает состыковаться со штангой, не сядет на иглу? Возможен такой вариант?

— Теоретически все возможно. — Он старался уйти от ответа, это было заметно невооруженным, как говорится, глазом, но я не отставал: — На самый крайний случай в системе есть отсекатель. Вот. Включите этот тумблер, нажмете эту кнопку, трос будет перекушен, и мишень упадет… — И тут он сообщил, сколько стоит бакшеевская игрушка, видимо, чтобы я не спешил воспользоваться отсекателем…

Первую ознакомительную буксировку мне досталось выполнить с Мишей Контровским. Я — в передней кабине, он — в задней, где стояли лебедка, отсекатель и прочие причиндалы, имевшие отношение к новой технике. Уже на отрыве от земли я почувствовал — самолете прицепом стал дубовей, хотя и управляется, честно говоря, удовлетворительно. На высоте 1000 метров Миша растормозил трос, мишень послушно отошла от самолета и потащилась за нами, как собака на поводке. Пилотировать Як-11 при этом дополнительного труда не составляло. Бакшеевские крылышки делали свое дело — держали мишень в воздухе. Ребята отстреляли, лебедка подтянула планер-мишень к хвосту нашего самолета, соединительное устройство сработало. Стыковка произошла без осложнений, и мы нормально приземлились.

— Как впечатление, Миша?

— Для обморока впечатление! Особенно, когда она… вот у самого киля… А еще, знаешь, в задней кабине почему-то воняет резиной.

— Резиной? Пусть инженеры поглядят, Миша…

— Мне кажется, мотор лебедки перегревается, хотя черт его знает…

В следующем полете пилотировал Контровский, а я трудился в задней кабине. Ощущение Миши: сейчас таранит — вполне подтвердилось. Может оно и побудило спросить самого себя — а для чего вообще-то придумали эту мишень? Надеялись буксировать на больших скоростях, чем конус, так на какой буксировщик рассчитывали? Як-11 тут явно не гож. Отлетав, доложил начальству. Мне велели не рассуждать и милостиво предложили подать рапорт по инстанции, а пока двигать программу. Жаловаться на Як-11? Доказывать: он для такой работы слаб? Кому?

При очередной буксировке мишень с первой же атаки мастерски поразил Юра Тюрин. И она, утратив поперечную устойчивость, лихо завертелась вокруг продольной оси, закручивая трос. Впрочем, стыковка прошла, мишень на иглу

села, но… вверх ногами. Приземлились мы, вообще-то, благополучно, если не считать отбитого у мишени киля… А вот в следующий раз подбитая мишень приблизилась к буксировщику метров на двести и… стоп: скрученный трос заело в барабане. Из лебедки повалил едкий дым.

— Что делаем? — спросил Миша.

— Заходим на посадку.

— Может, отсечь?

— Мне кажется, система обесточена, но попробуй…

Отсекатель не сработал, в лебедке произошло замыкание. Резиной воняло — кошмар… Мы ползли к земле. Я подвел машину пониже. До края бетонной полосы оставалось совсем чуть-чуть. Та-а-ак. В самый момент касания слышу Контровского:

— Чисто ты ее, заразу, отбил, о самую кромочку. Вскоре работы по бакшеевской мишени прекратили.

Поняли — неперспективное это занятие. Вспоминая теперь, как развивались события, я думаю: может все-таки напрасно не поблагодарил Александра Сергеевича Яковлева за Як-11 тоже? Мощности этой машине не хватало, верно, но терпение-то какое было!

Следующая работа на Як-11 оказалась еще почище. Кажется, три машины в мастерских окружного подчинения по инициативе местных умельцев дополнительно оборудовали радиосредствами последнего образца. Цель была ясной и совершенно разумной — расширить возможности тренировок в сложных метеоусловиях и ночью. Особенно при полетах по маршрутам. Кто и как проектировал, контролировал, утверждал и исполнял эту работу, так до конца выяснить и не удалось. Но я знал — две машины из трех усовершенствованных потерпели катастрофу. Летчики погибли. Аварийные акты мало что объясняли. Создавалось ощущение, будто их сочиняли трусливые дилетанты: весь пафос погребальных сопроводиловок был направлен на то, чтобы свалить ответственность налетчиков… «Возможно… вполне вероятно… не исключено… допущены грубые ошибки в технике пилотирования, которые могли привести к срыву в штопор… Учитывая низкую облачность и плохую видимость, можно предполагать… экипаж не справился с выводом… ему не хватило высоты…» Вот в таком паскудном ключе был составлен и один, и другой документы. Слово «штопор» повторялось в них не однажды, и командование округа, в котором побились ребята, спихнуло уцелевшую машину в наш Центр с пожеланием (обратите внимание на такую деликатность) — хорошо бы проверить Як-11 (заводской номер такой-то, двигатель номер такой-то) на штопор.

Заглядываю в фюзеляж. Все дополнительное оборудование, собранное в два массивных блока, установлено в хвостовой части машины. Значит, центровка сместилась назад, интересно на сколько? При сильно задней центровке — больше 30 процентов — самолет имеет, так сказать, законное право не выходить из штопора. Чтобы определить центровку живой, вот этой машины, надо провести два взвешивания на специально приспособленных весах. Докладываю начальству: так, мол, и так. Спрашивают, что я практически предлагаю? В нашем Центре нужных весов нет, и я рекомендую слетать в НИИ, там взвешивание — не проблема. Спрашивают: сколько на это уйдет времени, горючего, кому подавать заявку на взвешивание? И тонко так меня подковыривают:

— И чему тебя только Котельников учил?

Приступать к испытаниям неразумно, но… согласиться лететь всегда легче, чем отказаться. В голове, увы, свербит — а что скажут, что подумают, если я не соглашусь, Это глупо, это ни с какой точки зрения не имеет оправдания — поддаваться на подначку, однако… слаб человек. И я лечу. Набираю три тысячи метров. Запас высоты может пригодиться. Осторожно задираю нос машины, даю ногу до упора и, как только происходит срыв в штопор, ставлю рули на вывод. Нормально все идет. Следом делаю половину витка, потом — виток — вправо и влево. Теперь можно крутнуть и два витка… Что сказать? Этот Як-11 нормально входит и без разговоров выходит из штопора.

Но! В первый день я умышленно летал с пустой задней кабиной. Объявляю: ищу любителя острых ощущений, весом не меньше восьмидесяти килограммов, желательно кандидата в мастера парашютного спорта! Откликается Якименко. Весит он без малого сто кило, он напрыгал, кажется, девяносто два прыжка с парашютом, он обожает разгадывать во время политзанятий кроссворды или игран, со мной в «виселицу». Летим вдвоем.

На первом срыве в штопор замечаю — машина начали вращение резвее, чем накануне. На полном витке чуть запоздала с выходом и, лениво покачиваясь с крыла на крыло, словно упрекала — чего ты хочешь?! Добираю высоту до трех тысяч, предупреждаю Якименко:

— Делаем два полных витка.

Виток. Вращение чуть замедляется, машина вроде хочет приподнять голову. Знак скверный, надо быть настороже. Та-ак… Есть два витка. Ставлю рули на вывод, но Як-11 не торопится — крутит третий виток. Слышу голос Якименко в наушниках шлемофона:

— Толище, мне идти пешком или подождать пока?

— Малость еще посиди, старичок. — Стараясь попасть в тон, отвечаю. — Еще не вечер…

На четвертом витке самодеятельно усовершенствованный Як-11 неохотно выполз из штопора. Случилось так, что этот полет оказался для меня последним полетом на Яке. Говорят: «Все хорошо, что хорошо кончается». Пожалуй, верно.

Глава восемнадцатая
С громадным уважением

В январе 1946-го конструкторское бюро А. И. Микояна и М. И. Гуревича начало разработку одноместного реактивного истребителя. Самолет рисовался со стреловидным крылом, его скорость должна была приближаться к звуковой, продолжительность полета составлять не меньше часа. Решить задачу было не просто: промышленность не располагала подходящим серийным турбореактивным двигателем, который бы развивал потребную тягу. А когда появился РД-45, изготовленный по лицензии Роллс-Ройс, с тягой 2200 килограммов, проект самолета пришлось основательно перерабатывать: двигатель, имевший радиальный компрессор, что сильно увеличивало его размер в поперечнике, в фюзеляж не вписывался. И тем не менее — прототип МиГ-15 совершил первый полет 2 июня 1947 года. К сожалению, результаты оказались ниже ожидавшихся. Пришлось основательно дорабатывать крыло, придавать ему обратное «V», ставить на верхней его поверхности разделяющие воздушный поток гребни. Доработки такого рода были закономерны: стреловидные крылья были новым словом в мировой авиационной практике. Польза стреловидности, в принципе, сомнений не вызывала, а, так сказать, подробности, нюансы требовалось изучать, исследовать в полете. 30 декабря 1947 года был выполнен первый полет серийного самолета и в следующем году начато массовое его производство. МиГ получил ряд модификаций, по лицензии машину строили в Польше и Чехословакии. МиГ ожидал долгий век, испытание боем, и, в конце концов, почетное место в авиационных музеях не только родной страны.

Не так давно в иллюстрированном, вполне доброжелательном по отношению к России авиационном справочнике, изданном немцами, я прочитал, что МиГ-15 от рождения был, как его, якобы, называли наши летчики ein Soldatenflugzeug, то есть солдатским самолетом. Оценка звучала комплиментарно — дескать, прост, надежен, несколько грубоват, живуч… Признаюсь, прозвища «солдатский самолет» я среди наших летчиков не слыхивал. Наверное, у зарубежных авторов произошло непроизвольное смещение в памяти — тот МиГ-15, что поступил на вооружение ВВС ГДР был и послушен, и прост, не таил в себе никаких коварных секретов. Только таким самолет этот сделался не вдруг! Я прекрасно помню, как шло мучительное

развитие этой эпохальной машины. Чего стоило, например, понять и устранить такое явление, как валежка? Оно возникало на больших скоростях, было, как удалось выяснить, особенностью стреловидных крыльев, на старых машинах летчики ни с чем подобным никогда не встречались — самолет начинал самопроизвольно заваливаться в крен и нормальным образом из этого крена не выводился: возникал реверс элеронов — обратное действие поперечных рулей! А какого труда стоило выяснить причины ненормального поведения УТИ МиГ-15 на штопоре? Я уже не вспоминаю о таких «мелочах»: б ликующий ночью фонарь кабины, слепящая подсветка приборной доски, не самое лучшее расположение навигационных приборов… Справедливости ради, признаем — родившись с характером далеко не ангельским, благодаря огромному труду инженеров, отваге и преданности делу летчиков-испытателей, настойчивости механиков, прибористов, машина мало-помалу и на самом деле превратилась в «солдатский самолет». Однако, процесс этот был долгим, трудным и не обошелся, увы, без крови.

Мне досталось полетать на разных модификациях МиГ-15, полетать в разных качествах — от новичка до инструктора. Самыми впечатляющими были, пожалуй, первые ночные полеты. Летать вне видимости естественного горизонта — впечатляющая работа, хотя бы по одному тому, что она требует полного отрешения от своих привычек и естественных ощущений. Ориентироваться в таких полетах можно только на показания приборов. Сказать — просто, понять — чуть труднее, а вот исполнить, подчиниться капризным стрелочкам — очень тяжело. Летишь — земли не видно, неба — тоже. Всем телом, особенно его опорной частью ощущаешь — кренит влево, смотришь на авиагоризонт — белый силуэт самолетика, качающийся перед искусственным горизонтом, кренится вправо. Хочешь жить, не доверяй себе, а подчиняйся прибору. Его сигнал — верный, а твой, идущий от вестибулярного аппарата, — ложный: человек склонен к иллюзиям…

После определенной тренировки привыкаешь к пилотированию самолета исключительно по приборам, но все равно в каждом слепом полете — и сотом, и тысячном — ох, как хочется зацепиться глазом за живой горизонт. Очарование ночи, для меня, во всяком случае, заключалось не в утомительном пилотировании по приборам, не в полном подчинении фосфоресцирующим стрелочкам, едва заметно колеблющимся на приборной доске, а в преодолении… чего? Это очень трудно определить, ноя все-таки попытаюсь.

Отрываюсь от земли — бело-красный пунктир ночного старта

остается позади и внизу. Перед глазами чернота, она сгущается и как будто плотнеет. В полумраке кабины едва поблескивают стекла приборов, чуть дышат стрелочки, сочатся рубиновыми каплями сигнальные лампочки — шасси убрано. На концах крыльев светят навигационные огни: справа — зеленый, слева — красный. Бывает, над кончиками консолей встает расплывчатый цветной ореол. Красиво. Но заглядываться на эту красоту нельзя: отвлечешься от приборной доски, растеряешь стрелочки. Крыльевые огни обозначают тебя в ночи — вот я, лечу! Накручивается высота: тысяча метров, другая, на МиГ-15 это происходило быстро. И вдруг чернота ослабевает — это может случиться на разной высоте — чернота, вроде, отходит, отодвигается, и ты выскакиваешь за облака… Мне этот переход представлялся всегда внезапным, ошеломляющим: черно-черно и… перед тобой небосвод, расписанный фантастическим узором звезд! Небосвод притягивает человека, как магнит влечет к себе ничтожную пылинку железа… О звездном небе столько уже написано — стихами и прозой, что едва найду хоть одну новую достойную метафору, не стану поэтому и пробовать, замечу только — звезды, когда ты приближаешься к ним, светят разно — одни голубоватым ровным светом, другие заметно краснеют, какие-то горят на удивление ярко, а иные еле-еле тлеют. Есть светила, не перестающие подмигивать, словно хотят обратить на себя внимание… Оно коварно, ночное небо: заглядишься, залюбуешься, увлечешься этим загадочным разнообразием и… потеряешь скорость, упустишь из рук власть над машиной и повалишься к земле.

Преодоление, совершаемое во всяком ночном полете, это победа не только над чисто внешними трудностями, но непременно и прежде всего одоление себя, торжество над своим человеческим несовершенством. Может быть, в этом и скрыто очарование моего ремесла?

Не стоит, наверное, раздавать, как говорится, всем сестрам по серьгам, дабы не обидеть, скажем, «ишачка» или «горбатого». Любое общение, что с людьми, что с машинами, тем и ценно: в каждом своя изюминка, своя неповторимая индивидуальность, не всегда, кстати, заметная с первого взгляда. Самый мною уважаемый летательный аппарат — МиГ-15: с его помощью я познал цену неба, научился владеть собой, расширил круг профессиональных навыков, как, пожалуй, ни на какой другой машине. Это — первая причина. И вторая — МиГ-15 сохранил мне жизнь в обстоятельствах экстремальных.

Но прежде небольшое отступление. Есть в авиации такая штука — КУЛП, то есть курс летной подготовки. Это толстенная

книга с долгим перечнем упражнений и методическими указаниями, как их выполнять. Время от времени в высоком штабе курс переписывают заново, учитывая новейшие требования, веяния и обстоятельства. В результате КУЛП-48 утрачивает силу и его сменяет, скажем, КУЛП-51 и так далее. Однако, в любом решительно КУЛПе годами и десятилетиями сохраняется главный, я бы даже сказал — святой принцип авиации: обучение должно идти от простого к сложному, без упрощений и без перескакиваний. Но странное дело: за всю мою жизнь я ни одного раза не встретил летчика, который бы прошел весь КУЛП, исполнил бы все его упражнения, скажем, от № I до № 326… Так не бывает. Или КУЛП заменяют раньше, или летчика переводят в другую часть, где ему приходится пересаживаться на новый самолет… Словом, пока летаешь, вновь и вновь начинаешь сначала. И ни один начальник не смог ответить на вопрос: а если, допустим, человек одолеет все упражнения КУЛПа, что ему тогда делать?

Так вот, когда подготовка нашего полка достигла раздела — «Групповая слетанность днем в простых метеорологических условиях», мы получили задание: маневрирование строем в составе полка на высоте до одиннадцати тысяч метров. Готовились долго. Сперва на земле. Ходили туда-сюда по бетонке, раскинув руки, изображавшие крылья, выполняли перестроения, заходы на посадку и прочее тому подобное. Это *называлось* — «пеший *по-летному*». Наконец, командир решил — всяк сверчок знай свой шесток: можно лететь. Чуть не затемно вытащили на взлетно-посадочную полосу самолеты, расставили шестерками: три машины на бетоне, три на грунте, через сто метров еще три — на бетоне и три — на грунте. Взлетать предстояло с интервалом несколько секунд, собраться предписывалось на взлетном курсе, потом выполнить разворот на 180 градусов, пройти над аэродромом в полковом строю эскадрилий, исполнить несколько маневров и роспуск на посадку.

Три с лишним десятка самолетов в едином строю — зрелище, что там говорить, впечатляющее. Правда, для того, кто наблюдает за самолетами с земли, а для тех, кто держит строй, — это работа, требующая внимания, сноровки, быстрой реакции. На высоте разреженный воздух оказывает летательному аппарату значительно меньшее сопротивление, чем у земли. Казалось бы — радуйся! Но, если ты отстал от ведущего, радоваться нет причины: и догнать его не так-то просто, и не проскочить, когда станешь занимать прежнее место, тоже… На значительных высотах и действие воздушных тормозов, и изменение оборотов двигателя самолет воспринимает с бо-о-ольшим запозданием,

вроде млея от лени.

Полк набирал высоту. Небо над головой заметно темнело, легкая голубизна сгущалась, наливалась лиловостью. Мы уже давно надели кислородные маски. В наушниках шлемофона послышалось:

— Внимание! Начинаем разворот влево на девяносто…

Когда я открыл глаза, самолетов поблизости не оказалось. Неба над головой тоже не было, оно торчало почему-то сбоку. Плохо соображая, что могло случиться, я, скорее интуитивно, чем сознательно, уменьшил обороты двигателя, убрал едва ли не девяностоградусный крен, и с удивлением обнаружил — высотомер показывает тысячу триста метров. Ужасно ломило виски, казалось, в голове плещется какая-то густая жидкость. Оглядываясь по сторонам, обнаружил: светлый крест аэродрома лежит слева. Высоко-высоко надо мной тянутся инверсионные следы. Это полк разлиновал полосами все небо. Не вполне отдавая себе отчет в происходящем, признаю единственно разумным садиться. И сажусь. Нормально приземляюсь, нормально заруливаю на стоянку и только тут, когда увидел механика, поднявшегося по приставной лесенке, обнаруживаю: губы у него шевелятся, он говорит, а я ни звука не слышу. Оглох! Теперь соображаю, почему не услыхал ответа с земли, когда запрашивал разрешения на посадку, вот почему «молчала» группа, расчерчивая небо белыми полосами инверсии. Я оглох!

Слава Богу, через несколько дней слух восстановился. Выяснилась и причина моего «выпадения» из строя. На высоте в одиннадцать тысяч метров лопнул надувной резиновый уплотнитель под сдвижной частью фонаря, и произошла мгновенная разгерметизация кабины. Я, естественно, потерял сознание. По существовавшим правилам, чтобы после такого ЧП меня снова допустили к полетам, надо было получить заключение врачебно-летной комиссии: годен к летной работе без ограничений. В реактивную авиацию кого попало не пускают… На обследование в окружной госпиталь ложился с тяжелым сердцем: плохо переношу больничные запахи, да и опасался: а ну как меня спишут с летной работы, что тогда? Видно, не зря тревожилось сердце — полеты мне теперь только снятся. Сны эти красочные, объемно пространственные, повторяющиеся. Многие запомнились настолько, что со временем превратились в рассказы.

После расставания с «мигом» мне некоторое время удавалось не столько летать, сколько подлетывать на таких машинах, как Як-12, случилось провести контрольные полеты на штопор на Як-11 — об этом я уже рассказал. Но все проходит, меняет привычное русло. Отказаться от юношеской приверженности к

авиации я был решительно не в силах, стал писать о самолетах, о летчиках, об авиационных конструкторах, приходилось выступать и в роли «негра», так на жаргоне газетчиков именуются репортеры, пишущие за очень именитого, очень занятого, а главное, очень желанного для газеты автора. Побывал я «негром» Яковлева, Лавочкина, Антонова. Самое теплое, самое сентиментальное воспоминание оставила работа за Антонова. Олег Константинович был человеком артистического склада, художником по призванию, он изумительно умел ощутить человека. Я приехал в Киев, экс-пилотяга и начинающий журналист. Мы долго толковали о делах воздушных, в какой-то момент Олег Константинович, видимо ощутив мою тоску, предложил:

— Позвольте теперь угостить Вас Ан-2, исполненным для метеорологов?! — и мы полетели на его машине, напоминавшей пучеглазую стрекозу — такой здоровенный и выпуклый был у нее фонарь, изготовленный по спецзаказу синоптиков — для обзора в облаках…

Позвольте, пожалуй, возразят мне, но это же никакого отношения к «мигу» уже не имеет?! Как сказать… как сказать… Это про неисчезнувшую любовь к небу, значит, и про «миг» тоже.

Глава девятнадцатая
Самолет для размышлений

Этот самолет задумали как машину для местных линий, как воздушное такси, он строился в нескольких вариантах. Як-12 оборудовался довольно разнообразно, на него ставили и звездообразный мотор воздушного охлаждения в 145, 160 и 240 лошадиных сил. Позже, сделавшись Як-14-м, он получил мотор в 260 лошадиных сил. Выпускалась эта машина и в варианте гидросамолета — на поплавках.

Приспособленный под санитарный самолет, Як-12 вмещал пилота, сопровождающего медика, одного больного сидячего и другого — лежащего на носилках. Позади кабины в фюзеляже открывался даже не люк, а большая треугольная дверь, через нее свободно проходили носилки, этот отсек можно было использовать для размещения багажа. Як-12 поднимал 300 килограммов груза, а в сельскохозяйственном варианте имел бак на 470 литров с соответствующей аппаратурой для разбрызгивания и распыления химических веществ. Существовал и военный Як-12 — для связи, разведки и аэрофотосъемки.

Начало проектирования — 1944 год. Еще не кончилась война, а А. С. Яковлев возвращается к мечте своей юности — общедоступному, массовому самолету, таким классом машин он занимался еще в бытность свою слушателем Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского…

Всю жизнь я придерживался принципа: летчик должен летать, летать возможно больше и чаще, постоянно осваивая разные типы летательных аппаратов тяжелее воздуха, набираясь опыта в самых разнообразных условиях. Казалось бы, мысль банальнейшая, и возразить тут нечего. Однако, стоило мне, ссылаясь на Дидье Дора или не упоминая об этом выдающемся друге Антуана Сент-Экзюпери, заикнуться: в конечном счете летчика делают небо и самолет, как — держись! По-твоему, теоретическая подготовка не важна? А наземный тренаж? Или ты полагаешь, будто возможен полноценный летчик, не овладевший основами марксизма-ленинизма? Общественно-полезную деятельность ты со счетов сбрасываешь? Сперва я кипятился, спорил, пытался доказывать что-то.

— Да, теория полета — наука важная и необходимая, но она не заменяет практического опыта. Посадите на И-16 самого прекрасного преподавателя аэродинамики из учебно-летного отдела — и он убьется на разбеге, хотя разбирается в

противоборстве сил, действующих на взлете, в сто раз лучше меня. А уж коли, дразня гусей, я объявлял знаменитыми летчиками Линдберга, Бэрда, Поста, очаровательную Эрхард, тут уж меня вообще черт знает в чем обвиняли… И всегда рефреном звучало: зазнался, много о себе понимаешь…

С годами понял: спорить, кипятиться — пустое! Только увеличиваю число явных и тайных недоброжелателей. И тогда я сменил тактику. Как ни противно было унижаться, я стал выколачивать лишние полетики. Заболел пилот связи Шевченко, бегу к начальнику штаба — дозвольте подменить? И канючу, и привожу доводы, пока тот не махнет рукой: «Ладно, бери По-2, чеши в…» Иногда доставалось «чесать» за каких-нибудь двадцать, но бывало и за все пятьсот километров. Я постоянно набивался буксировать конус, когда планировались воздушные стрельбы, лез облетывать машины после ремонта, перегонять в мастерские. Постепенно начальство привыкло — этот к любой бочке затычка. Однажды случилось и совсем невероятное. Есть такой населенный пункт на свете — Бологое, он стоит на середине пути из Ленинграда в Москву. До столицы — 365 километров. Позвал меня начальник штаба и велел:

— Чеши в Москву, сядешь в Тушино, заявка оформлена и без копирки не возвращайся.

— Без чего? — не понял я.

— Погибаем! Кончилась копировальная бумага. Хоть сто листов выцарапай где-нибудь…

Авиация давно уже болеет кошмарной напастью — бумагомарательством во всех его возможных видах. Идет сия хворь от прогрессирующего недоверия к человеку, к людям. Вот и требуют на каждом шагу: напиши, нарисуй, распишись, а я завизирую. И на все это «творчество» требуется канцелярский припас!

Постарайтесь вообразить меру моего искушения — в Москве мама! Мне дают карт-бланш — пока не раздобуду копирку, не возвращайся! Но все оказывается не так просто и не так прекрасно, когда я через неделю возвращаюсь в полк и кладу на стол начальника штаба две коробки копирки, по двести пятьдесят листов в каждой — спасибо дедушке, он работал кладовщиком в отделе канцелярских товаров ЦУМа и расстарался для любимого внука. Начальник штаба взвивается, он топает ногами и объявляет мне восемь (!) суток домашнего ареста.

— Жаль, — говорю я, строя рожу умирающего от горя служаки, — мне очень-очень жаль…

— Чего тебе жаль, проходимец, дезертир… Ничего тебе не жаль.

— Как ничего? Я же еще кое-что привез, но…

— Шантажист, проходимец, а ну, выкладывай!

Достаю из кармана коробочку трофейной ленты для пишущей машинки. А год был сорок пятый. Штабные девочки мазали старые ленты какой-то гадостью, сшивали обрывки… Словом, новая немецкая лента для пишущей машинки в глазах начальника штаба была не знаю даже каким богатством. Подполковник аж в лице изменился.

— Сколько? — спросил с каким-то придыханием он.

— Прошу прощения, товарищ подполковник, это я сначала должен был спросить — так сколько?

— Нахал, вымогатель, прохиндей! Даю тебе пять, — для убедительности он растопырил пальцы правой руки — вот! Понятно? Порядок и воинская дисциплина никем не отменены. Отсидишь, как миленький, чтобы помнил.

Меня ужас как подмывало напомнить начштабу, что на правой руке у него только четыре пальца, один снесло осколком, когда он начинал войну стрелком-радистом. Но я не посмел. Не все можно.

— При такой постановке вопроса, — сказал я тихо, — нате, держите еще одну ленточку.

— Жмот, кусочник паршивый, у тебя в заначке еще есть, я печенкой чувствую. — Он был искренне предан своей мышиной возне с бумажками, наш рано полысевший начальник штаба. — Сколько?

— Так и я интересуюсь — сколько?

Не буду тянуть дальше. Пять лент для пишущей машинки, бутылка чернил, флакон краски для штемпельной подушки, плюс увесистая коробочка скрепок волшебным образом превратили обещанные сутки домашнего ареста в благодарность за «инициативу, проявленную при выполнении служебного задания».

Неожиданность подкараулила меня и тогда, когда получил нежданно-негаданно Як-12. Не испытывавший ко мне ни малейшей симпатии командир части вдруг спросил:

— Послушай, в твоем гражданском свидетельстве, кажется записано: «Разрешается без провозных…»?

Он, конечно, все прекрасно знал и помнил, поэтому я, опасаясь подвоха, ответил с осторожностью:

— Было такое дело… Из рук генерала Котельникова получил свидетельство.

И тут выяснилось: командир решил послать меня в Саратов перегнать Як-12. Предварительно я должен ему дать слово офицера, что не допущу никаких нарушений. Нетрудно было догадаться, какие нарушения он имел в виду: я не стану

разгонять по дороге коров на пастбищах, не попытаюсь пролететь под мостом, не вздумаю разглядывать с бреющего голых баб на пляже… От человека с подмоченной репутацией можно ведь ожидать и не такого. Пришлось, положа руку на сердце, торжественно пообещать, что я сделаю все, как учили. Приобщить к своей коллекции опробованных самолетов еще и Як-12 мне ужас как хотелось, поэтому я с готовностью дал эти обещания: не снижаться, не разгоняться, не кувыркаться… С тем и отбыл в Саратов.

Здесь оформление вылета не затянулось. За час я управился со всеми формальностями. Зашел напоследок к синоптикам за погодой. Даже не взглянув, куда и на чем я лечу, дежурный по метеостанции подмахнул полетный лист и когда я взялся уже за ручку двери, сообщил вдогонку:

— И учти, с двенадцати ветер может усилиться.

— Хорошо, учту, — обещал я и пошел к самолету.

Тут произошла непредвиденная задержка: примчался дивизионный электрик и стал меня уговаривать прихватить пару умформеров, давно ожидавших оказии. Я согласился.

— Сейчас, — сказал он, — я мигом! — И пропал на полтора часа.

Наконец я вылетел.

Мне понравилось, как легко оторвался новенький «ячок». Мы быстро набрали высоту двести метров и легли на курс. В закрытой кабине не дуло, сквозь широкое остекление открывался отличный обзор, интерьер самолетика показался каким-то интимным, и я подумал: вот машина для спокойных размышлений! А могу и заорать в полный голос все, что только заблагорассудится или прошептать самое заветное, никто не подслушает, не осмеет, не накапает замполиту.

— Люблю летать! — для пробы кричу я. — Чего орешь? — интересуюсь. — Никакие это не глупости!..

Когда человек летит в одиночестве, летит на приятной ему машине, если свободен и раскрепощен душевно, если его не преследуют земные условности… Как же хорошо, когда не надо рявкать: «Так точно!..», отлично понимая бессмысленность этого словосочетания. Здесь мне не надо изображать себя дурнее начальника…

— Я люблю летать! Я свободный человек! Сво-бод-ный! — так примерно я развлекаюсь по дороге из Саратова домой.

Гляжу на часы, посматриваю на компас, проверяю скорость, засматриваю в карту и устанавливаю — ветер усилился. Машину сильно сносит влево. Ввожу поправку в курс. Мало. Доворачиваю нос еще вправо. Теперь до меня доходит — а ветрище-то — будь

здоров! Штормовой ветер. Для легкой машины опасен, особенно на посадке: может, не долго думая, подхватить под высоко расположенное крыло и опрокинуть. Мы движемся странно, как бы правой плоскостью вперед, а иначе мне не попасть домой, утащит черт знает куда.

Когда я был очень молодым, когда только привыкал к небу, мне очень хотелось попасть в из ряда вон выходящие обстоятельство, например, чтобы отказал двигатель или случился пожар в полете… Дураку мечталось — вот уж тут я себя покажу! С годами, поумнев и остепенившись, я не радовался посадке в штормовом ветре. Я откровенно тревожился. Полетов на нашем аэродроме не было, но белое посадочное «Т» лежало. Это для меня выложили. Пустячок, конечно, а приятный! Кто-то подумал. Над штабным домишком надулся и торчал совершенно горизонтально «колдун», точно такой же много лет назад я впервые увидел в Быково, когда почти зайцем очутился на борту «Крокодила».

Сажать Як-12, с его большой парусностью, в таких условиях на полосу — дело гробовитое, развернет моментально, может и опрокинуть на лопатки. Уточняю у дежурного: какой ветер? Оказывается строго северный, скорость двадцать — двадцать пять метров в секунду, порывистый. По элементарной арифметике получалось: скорость ветра равна посадочной скорости моего «ячка». Вот тебе и аппарат для размышлений! Работать надо, а не размышлять… Спросил, кто дежурит? Ответили — встречать меня вышел сам заместитель командира по летной подготовке. Не обращаясь к нему прямо, спросил:

— Потребуются шестеро солдат, по трое на каждый борт… Проинструктировать надо, чтобы под винт не угодили… Я сяду против ветра, правее командного, на грунт. Как коснусь земли, пусть по двое держат за стойки, а двое — виснут на хвосте.

Пришлось малость покружить над аэродромом, пока земля изготовилась. Наконец, командный пункт передал, что я могу заходить, они там на «товсь».

Почти не снижая оборотов, подкрадываюсь к земле, именно подкрадываюсь: винт тянет меня вперед, а ветер спихивает назад. И получалось — скорость сближения с точкой приземления не превышает скорости лениво бредущей кошки. Вот колеса коснулись травы, но хвост не опускается, он торчит флюгером. Винт молотит вовсю. Я зажался: ветер коварен — стоит ему вильнуть, отклониться вправо или влево — перевернет, и глазом моргнуть не успею. Солдаты подбегают, ухватываются за подкосы, двое повисли на стабилизаторе. Стало чуточку спокойнее. Шесть здоровых мужиков плюс мотор в сто шестьдесят лошадиных сил,

заместитель командира полка лично и я, грешный, — и не сладим? Сладим! Но пришлось вспотеть, прежде чем завели самолет на штопора и закрепили его тросами.

Эта нештатная, как теперь говорят, посадка подействовала на начальство неожиданно приятным для меня образом: Як-12 неофициально закрепили за мной. И пошло — отлетал свое по плановой таблице на боевой машине, давай, Фигаро, туда, давай, Фигаро, сюда. И я носился с аэродрома на аэродром: то доставлял полкового инженера на окружное совещание, то вез замполита на партактив, то забирал запасные части из полевых авиаремонтных мастерских, то срочно доставлял краску: инспекция едет! И все всегда срочно!

Эта работенка мне нравилась и не в последнюю очередь потому, что отвлекала от рутинной, так называемой, офицерской учебы, когда взрослым мужикам приходится часами отсиживать в классах, симулируя бешеную деятельность…

Но венец всей суеты вокруг Як-12 ожидал меня впереди.

— Слетай со мной, — как-то странно глядя мимо меня сказал командир полетной подготовке, — тут… вокруг аэродрома.

— Куда? — без задней мысли попытался я уточнить.

— Ну-у, так… для балды.

Часом позже в первый и, понятно, в последний раз в жизни я записывал в летную книжку моего заклятого друга-начальника:

«Проверка техники пилотирования. Самолет Як-12. Днем

Выруливание — отлично.

Взлет — отлично.

Набор высоты — отлично.

Виражи с креном 30 градусов — хорошо.

Маршрут — отлично.

Расчет на посадку — хорошо.

Посадка — отлично.

Осмотрительность — без замечаний.

Общая оценка — отлично.

Допущен к самостоятельным полетам на самолете Як-12».

И расписался, обозначив с особым старанием: гвардии старший лейтенант, имярек.

Глава двадцатая
Из рук в руки

В конце пятидесятых годов Ту-114 был представлен на всеобщее обозрение, теперь сказали бы — «состоялась презентация машины», созданной на базе стратегического бомбардировщика Ту-95. Этот лайнер оказался крупнейшим пассажирским судном своего времени. В нормальном варианте Ту-114 принимал на борт 170 пассажиров с багажом и еще — груз. В туристской версии в его салонах размещалось 220 кресел. Впечатляла заправка 99600 литров. Создать такой корабль было не просто и не только из-за габаритов, но и потому, что промышленность не в состоянии была предложить подходящие машине двигатели. Туполев сознательно пошел на использование турбовинтовых двигателей, вот его рассуждение: «с ними скорость Ту-114 несколько снизится: вместо 900–950, которые дают реактивные, с турбовинтовыми мы получим не больше 800–850 километров, однако лучше долететь на час позднее, но сесть на тверди, нежели приводнившись в Атлантике, утонуть, не так ли?» Меня умиляет это профессорское — «не так ли?» Нетрудно сообразить из этого высказывания — машина была ориентирована на полеты в Америку.

Мороки с турбовинтовыми двигателями оказалось тоже много: отработанных ТВ-2, конструкции Н. Д. Кузнецова, потребовалось бы поставить восемь! Немыслимо — столько просто не влезало. Кузнецов взялся сделать более мощные — специально «под самолет» — впоследствии они получили наименование НК-12. И снова загадка: а где взять подходящие винты? Возникла блестящая идея — поставить на каждый двигатель по два воздушных винта, вращающихся в противоположные стороны, каждый на своем валу… Такие винты потребовали автоматических регуляторов. А место? Где установить регулятор? Часть регулятора удалось разместить… во вращающейся втулке. Сотрудники главного конструктора В. И. Жданова перешагнули, что называется, через все преграды, и, когда винты, поставленные на опытный двигатель, впервые закрутились на испытательном стенде «неприбранный строительный мусор, обрезки досок, какие-то ящики и даже будка сторожа стремглав понеслись в дальний лес, — вспоминает Л. Кербер и резюмирует: — Таких двигателей и винтов мировая практика еще не знала». Словом, по Сеньке получилась шапка.

В ту пору, когда Ту-114 только входил в моду, начав

появляться на международных линиях, когда самолет удостоился золотой медали на авиасалоне в Брюсселе, мне пришла идея написать о командире такого сверхкорабля. Ту-114 я видел только издали, когда он проруливал вдоль стоянки Ту-104, и выглядел весьма внушительно, особенно поражала высота пилотской кабины — третий этаж городского дома! Правда, и гондолы двигателей производили впечатление, они были никак не меньше фронтового «Лавочкина»… Словом, написать о человеке, в чьих руках такая машина, представлялось заманчивым. Но о ком? Персональной кандидатуры у меня не было. Не мудрствуя лукаво, поехал в отряд, летавший на сто четырнадцатых, чтобы решить на месте — кто? Обязанности командира отряда исполнял в ту пору Х. Н. Цховребов, ему я и сказал, что ищу хорошего летчика, командира корабля и пояснил, для какой цели.

— Боюсь, не смогу помочь, — с легким акцентом хитровато ответил мне Харитон Николаевич, и на его выразительном лице разлилось море скорби: — Дело в том, что в нашем отряде служат только отличные летчики. Других, не взыщите, мы просто не держим.

Оценив артистизм командора, я попросил все-таки посодействовать в выборе. И тогда он предложил пойти на разбор полетов, который как раз шел, посидеть, послушать, приглядеться и выбрать кого-либо из присутствующих, какой понравится. На том и порешили.

Мы вместе вошли в класс. Появление начальника, в отличие от армии, не вызвало здесь сверхоживления, никто не заорал дурным голосом «Смирно!», никто не кинулся докладывать, Цховребова приветствовали вежливо, но сдержанно. Мне это очень понравилось. А вот сам разбор полетов мало чем отличался от привычного воинского. Седеющего командира корабля, кстати сказать Героя Советского Союза, долго поносили за раздавленный при ночном рулении не светивший фонарь. Он вину признал: — «Не заметил, грешен…» Только мужику в синей форме, но без знака летчика этого показалось мало, и он долго не унимался, доказывая, что цена фонаря — восемьдесят три, кажется, рубля… Наклонившись к Цховребову, я спросил шепотом:

— Замполит?

— Естественно! — ответил командир отряда, и в этот миг у нас восстановилось полное взаимное понимание.

Наконец, разбор полетов подошел к концу. Тут я показал Цховребову на высокого, несколько грузноватого, крупноголового летчика: этот! Харитон Николаевич сказал:

— Василий Иванович Тонушкин, сейчас я вас познакомлю. А

почему Вы выбрали именно его, по каким, разрешите спросить, приметам?

— Он единственный из присутствующих за все два с половиной часа говорения не произнес ни единого слова, — сказал я. — Мне это импонирует: болтливый мужчина — несчастье, летчик — вдвойне…

Так я познакомился с Тонушкиным, и… началась мука мученическая. Задаю вопрос, Василий Иванович со знанием дела, вроде бы даже с готовностью отвечает, но как? Да, нет… трудно сказать… время маршрута называет точно, расход горючего — тоже, когда летать начал — извольте… Буквально каждое слово приходится тянуть из него. И, что еще обиднее, никакого встречного интереса с его стороны я не обнаруживаю.

Встречаемся и раз, и два, и еще… Я успеваю пролистать первые пять томов (из десяти!), составляющих описание Ту-114, узнать кучу технических сведений, а контакта с командиром корабля все нети нет. Был момент, когда я колебнулся — а не отказаться ли ото всей затеи? Не отказался, пожалуй, из чистой амбиции: как же так, чтобы летчик летчика не сумел раскусить? К счастью, подворачивается случай Василий Иванович, он по совместительству еще и пилот-инструктор, должен вывезти и выпустить в самостоятельный полет кого-то из отряда. Напрашиваюсь на борт, благо, свободного места в Ту-114 больше, чем достаточно.

Странное впечатление произвел на меня совершенно пустой, плохо освещенный салон, в котором стоял только один ряд кресел. Никогда еще я не видел такой огромный фюзеляж изнутри, будто сарай… Ощущение пустого сарая не покидало всю ночь. Откровенно говоря, кроме этого странного чувства, ничего впечатляющего в этих аэродромных ночных полетах изведать не довелось. На обратном пути из Шереметьево, мы возвращались автобусом, впервые за недели знакомства Василий Иванович обратился ко мне с вопросом:

— Вы сделали с нами шесть посадок и что это Вам?

— Во-первых, надо хоть как-то ощутить машину, пусть приблизительно, а иначе как о ней писать… Во-вторых, с тех пор, как меня высадили из авиации… впрочем, не стоит об этом, Вы все равно не поймете… И слава Богу, что не дожили пока, чтобы понять.

А через неделю после этого обмена репликами, две фразы — не разговор, Тонушкин позвонил мне по собственной инициативе и спросил, нет ли желания слетать с ним в Хабаровск? Времени это займет немного, так что… Желание у меня немедленно появилось, но, пожалуй, посильнее даже желания слетать

оказалась мысль — а лед, кажется, все-таки тронулся!

Полет туда продолжался без малого девять часов, может измотать любого, а когда ты ничего не делаешь, когда «тебя летят» — это вдвойне утомительно. Но компенсацию я получил полнейшую. До Хабаровска уже оставалось совсем немного лету, когда далеко впереди жирную черноту ночи прорезала едва светлеющая полоса, и чуть обозначился еще невидимый горизонт. Полоса эта начала наполняться сперва белесоватым, потом желтеющим, быстро усиливающимся светом. И вот уже по всему окоему, словно река расплавленного металла. Потекло бело-желтое, желто-оранжевое, красное. И над буйством этого разноцветия пошли, засверкали всполохи… Такую красоту не каждый день увидишь! Нужно, чтобы высоты было достаточно, чтобы курс лежал близко к девяноста градусам — на восход, чтобы видимость соответствовала. Тем временем над рекой расплава выделился фиолетовый слой и начал подниматься, всползать по небу, синея светлеть, обретать нежно голубой оттенок. Неожиданно река исчезла: над грубо прочерченной, темной линией горизонта выплеснулось золото. Мгновенье назад бесформенное, оно густело, образовывало тоненький горбик… Еще чуть и на работу вышло солнце. Никогда не случалось мне наблюдать такого стремительного подъема нашего светила.

— Во прет! — сказал я, показывая рукой на восход.

— От японцев убегает. — Отозвался второй пилот. Василий Иванович не отреагировал.

Мы сошли на хабаровскую землю ранним утром. В голове слегка шумело, очень хотелось спать, так хотелось, что я даже не поехал смотреть город, хотя в Хабаровск попал впервые. Вечером планировалось возвращение, главная задача, решил я, — выспаться.

Взлетели мы по расписанию, уже в темноте. По маршруту бродили грозы. Мощные фронты проливались ливневыми дождями, но все это происходило внизу, нас доставали только мощные струйные течения, они то увеличивали путевую скорость до девятисот с лишним километров в час, то снижали ее до семисот шестидесяти. Как же странно устроен человек — скорость семьсот шестьдесят километров в час, недоступная ни одному моему фронтовому истребителю, воспринималась теперь возмутительно малой скоростью.

— Надо уточниться, — сказал штурман, — тут вредный диспетчер.

И правда, не успел Тонушкин довернуть на каких-то два градуса вправо, как земля произнесла въедливым голосом:

— Борт семьдесят шесть восемьдесят четыре, идете левее

маршрута на полтора километра. Как поняли?

— Вас понял, уже довернул, — добродушно ответил Василий Иванович, — благодарю!

И земля смягчилась:

— Впереди восемьдесят километров по курсу сильные засветки. Ниже на тысячу метров и левее пятнадцать километров проходит встречный. Видите?

— Вижу.

Мы летели на запад. Предутреннее небо сделалось сиренево-серым, вскоре начало светать. Уже пятый час солнце гналось за нами и никак не могло настигнуть: путевая скорость Ту-114 оказалась почти равной путевой скорости светила. Бортовые часы накручивали время полета. Командир корабля жестом поднял второго пилота с его места и молча, кивком головы, показал мне — садись! Наверное, это глупо — от волнения у меня разом похолодели руки, когда Василий Иванович спросил:

— Попробовать не желаете?

Кладу холодные руки на штурвал и сразу же отдергиваю ладони: машина идет на автопилоте, штурвал «дышит» тем особым коротким дыханием, которое исходит от рулевых машинок. Мне становится жутко обидно — за кого же он меня принимает? — и я, сам того не замечая, переходя на ты, говорю, наверное, резче чем надо:

— Сперва выключи автопилот… чего дразнишь?

И вот этот летающий сарай, эта сверхмашина в моих руках. Первое ощущение — а ты ленив, братец, инертен, хотя и послушен, надо только приловчиться. Не спешить, не дергать. Вот так… В левый крен потянуло? Штурвал вправо, ногой помочь, придержать, хорошо… Я очень стараюсь, как-то даже не думая, что за спиной у меня две сотни пассажиров. Пилотировать после громадного перерыва, на незнакомом корабле, показать товар лицом Тонушкину — это задача!

Наверное, я слишком мало полетал на крупных машинах, поэтому сердце мое принадлежит самолетам пилотажным. Пусть он будет злой, кусачий, что называется, строгий, лишь бы понимал и слушался. А я не устану от него требовать больше, чем он может предложить. Вот когда у тебя машина, свободно возносящаяся в зенит под углом в девяносто градусов, да еще и оборачивающаяся по дороге хоть двумя, хоть тремя управляемыми бочками и после этого обладающая еще скорость, чтобы, следуя пилотской воле, опустить нос в желаемую сторону и в крутом пикировании заспешить к земле, тогда приходит чувство неземной свободы, раскованности, ради которой только и стоит жить. Это сказано, естественно, не в осуждение Ту-114. Это

— маленькое лирическое отступление. Если же толковать о пользе, выгоде, удобствах летания, тогда нет сомнения, приоритет должен быть отдан таким лайнерам, как этот, на котором мы заходим на посадку во Внуково.

Перешагнув через всю страну, без пошлых слов и банальных брудершафтов, мы перешли на «ты». Вася оказался не столь уж безнадежным молчуном, хотя по самой своей природе он не из разговорчивых. Мы сближаемся стремительно, дружим семьями, стараемся помогать друг другу, делить беды и радости… И все это после посадки во Внуково.

Впереди были еще у нас — годы.

За это время Вася излетает весь земной шар. Он пересядет на Ил-62. 15 августа 1980 года станет Заслуженным пилотом страны — свидетельство № 1422. Кстати, этот четырехзначный номер весьма подозрительный — без малого полторы тысячи заслуженных? Не слишком ли? Вот № 413, выбитый на оборотной стороне Васиного нагрудного знака — это скорее походит на правду…

В безумном аэропорту Домодедово, где круглосуточно кишит народ, где время от времени бунтуют пассажиры, где тесно и грязно, где удивительно бестолково, поставили на вечное хранение Ту-104, первый реактивный пассажирский самолет, вышедший на воздушные трассы планеты. На пьедестале этого памятника — имена пилотов-пионеров: они открыли новый век Аэрофлота. Так, еще при жизни будет увековечено имя Василия Ивановича Тонушкина.

Меня смущают напыщенные слова о бессмертии. Мой друг Вася умер, едва перевалив за шестьдесят, какая уж туг вечность, — и все-таки… если нам осталось что-то по-настоящему долгое, неиссякающее, наследуемое — это любовь к небу, мы передаем ее из рук в руки. Поэтому я написал прочитанные Вами страницы.

Любите небо и свободу.